



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur,  
trädgårds- och växtproduktionsvetenskap



# KATTEGATTLEDEN

*Ett gestaltungsförslag för rastplatser längs med Sveriges första  
nationella rekreations- och turistcykelled*

Hanna Ekenberg & Fanny Lundén ©

Självständigt arbete • 30 hp  
Landskapsarkitektprogrammet • Alnarp 2015

**Titel:** Kattegattleden – ett gestaltningsförslag för rastplatser längs med Sveriges första nationella rekreations- och turistcykelled

**Engelsk titel:** The Kattegatt Trail – a design proposal for rest areas along Sweden's first national cycle route for recreation and tourism.

**Författare:** Hanna Ekenberg & Fanny Lundén ©

**Handledare:** Carola Wingren, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Examinator:** Karl Lövré, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Bitr. examinator:** Tiina Sarap, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

**Omfattning:** 30 hp

**Nivå och fördjupning:** A2E

**Kurstitel:** Master Project in Landscape Architecture

**Kurskod:** EX0775

**Ämne:** Landskapsarkitektur

**Program:** Landskapsarkitekturprogrammet

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsår:** 2015

**Omslagsbild:** Vy från Gullbranna karaktärsrastplats. Visualisering gjord av författarna

**Elektronisk publicering:** <http://stud.epsilon.slu.se>

**Nyckelord:** Rekreationscykling, cykelturism, Kattegattleden, cykelrastplats, cyklistens behov, landskapsarkitektur, gestaltning.

**Keywords:** Recreational cycling, bicycle tourism, The Kattegatt Trail, rest areas for cyclists, cyclist's needs, landscape architecture, design

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning



## SAMMANDRAG

Rekreationscykling och cykelturism ökar i takt med ett växande intresse för hälsa, miljö och fysisk aktivitet. Cykling ligger i tiden och flera länder i Europa har de senaste åren satsat på nationella turistcykelleder.

Kattegattleden kommer att bli Sveriges första nationella cykelled för turism och rekreation. Leden kommer att sträcka sig från Göteborg till Helsingborg och väntas bli ett besöksmål för såväl lokalbefolkning som nationella och internationella turister. Arbetet med att förverkliga leden har pågått under många år och har inneburit ett samarbete över kommun- och regiongränser. Kärnvärdena som Kattegattledens samarbetsparter definierat är: havsnära, variation, välkomnande, trygg och säker samt upplevelserik. Kattegattleden som ska gå genom ett av Sveriges mest natursköna kustområden kommer att invigas i juni 2015.

Syftet med detta arbete är att undersöka hur man som landskapsarkitekt skapar attraktiva rastplatser längs med cykelleder utifrån sträckans upplevelsevärden och behoven hos rekreationscyklister och cykelturister. Arbetet tar utgångspunkt i fallet Kattegattleden där potentiella rastplatser undersöks och ett gestaltungsarbete för rastplatser presenteras.

Genom en litteraturstudie undersöks bakgrunden till projektet Kattegattleden och vilka dess framtida brukare skulle kunna vara. För att cykelleder av Kattegattledens kaliber ska bli framgångsrika är det viktigt att de möter cyklisternas behov. Framgångsexempel runt om i världen uppvisar satsningar på att tillgodose dessa behov, bland annat genom rastplatser längs med leden. Arbetet beskriver cykelrastplatsen som fenomen och som plattform där cyklistens behov kan tillgodoses. Exempel på olika typer av rastplatser undersöks för att hitta inspiration till ett gestaltungsarbete för Kattegattledens rastplatser. Med hjälp av samtal och intervjuer med nyckelpersoner med olika expertis sätter vi oss in i ledens förutsättningar

och potentiella placeringar för cykelrastplatser längs Kattegattledens dragning. Fördjupande undersökningar av olika sträckor och platser längs med Kattegattleden görs med hjälp av kartstudier, fältstudier och intuitiva analyser på plats i landskapet.

Resultatet är en strategi för Kattegattledens rastplatser. Eftersom Kattegattleden omfattar 370 km och går genom olika landskapskaraktärer krävs en strategi som gör att leden upplevs som formmässigt sammanhängande. Det är också viktigt att lyfta fram karaktärsfulla och vackra platser för cyklisten. Strategin utgörs därför av två olika typer av cykelrastplatser: *karaktärsrastplatser* och de *flexibla rastplatserna*. De flexibla rastplatserna bygger på en serie av möbler och servicefunktioner som kan kombineras ihop utifrån önskat behov, platsens förutsättningar och ekonomi. Dessa flexibla rastplatser följer Kattegattledens grafiska profil och återkommer längs med hela leden. Dessa symboliserar mångsidighet i funktionerna med ett sammanhängande formspråk.

Karaktärsrastplatserna stärker Kattegattledens upplevelsevärde genom att accentuera och tillgängliggöra vissa unika platser längs med Kattegattleden i integration med spännande arkitektur och konst. Detta görs genom att skapa rastplatser tydligt utformade efter platsens karaktär. Båda dessa huvudtyper av cykelrastplatser, *karaktärsrastplatserna* och de *flexibla rastplatserna*, understödjer Kattegattledens identitet och dess kärnvärden. Arbetets gestaltungsdel består av två delar: ett gestaltungsförslag på en karaktärsrastplats i Gullbranna naturreservat samt ett gestaltungsförslag för en serie av möbler och funktioner till de flexibla rastplatserna.

Efter gestaltungsdelen följer en avslutande del där en diskussion förs kring frågeställningarna i arbetet och slutligen en reflektion av vår arbetsprocess.

## ABSTRACT

Recreational cycling and cycle tourism is becoming more and more popular in line with a growing interest in health, physical activity and environment awareness. Studies have shown that cycling has many positive effects as for example socioeconomic, health and environmental benefits. Several European countries have in the last couple of years initiated national tourism- and recreational cycle routes.

The Kattegatt Trail will become Sweden's first national cycle route for tourism and recreation with the aim to promote the tourist industry in Sweden. The trail will go from Gothenburg to Helsingborg and is expected to become a destination for both locals as national and international tourists. The process of creating the trail has gone on for many years and has involved collaboration between ten municipals, two regions and The Swedish Transport Administration. The core values that The Kattegatt Trail's partners have defined are: close to the seaside, variety, welcoming, safe and secure, and eventful. The Kattegatt Trail will go through one of Sweden's most scenic coastal areas and will open in June 2015.

The purpose of this thesis is to investigate how landscape architects can create attractive rest areas along tourism- and recreational cycle routes based on the values of the experiences along the trail and the needs of the recreational cyclists and the cycle tourists. The thesis takes a focus in The Kattegatt Trail and examines where potential rest areas could be installed and how to design them.

A literature review examines the background of the project of The Kattegatt Trail and presents a hypothesis of who the future users could be. It is important to meet the cyclists' needs in order to be a successful tourism -and recreational cycle route. Success stories around the world show efforts to meet those needs, including resting areas along the trails. This thesis describes bicycle rest areas as a phenomenon and as a platform where the cyclist's needs can be met. Examples of various types of rest areas are examined to find inspiration for a design proposal for The Kattegatt Trail's resting areas.

With the help of conversations and interviews with key people with different knowledge and perspectives, we examine the existing trail conditions and search for potential locations for bike resting stops along the The Kattegatt Trail. In-depth examinations of various distances and locations along the The Kattegatt Trail is done using landscape analysis, map studies, field studies and an intuitive analysis of the landscape.

The result is a strategy of The Kattegatt Trail's rest areas. Since the Kattegatt Trail covers 370 km and goes through different landscape characteristics, it requires a strategy that allows the trail to be perceived aesthetically coherent. It is also important to highlight unique and beautiful places for the cyclist. The strategy therefore consists of two different types of bicycle rest areas: *The Character Rest Areas* and *The Flexible Resting Areas*. The flexible resting areas are based on a series of furniture and service functions that can be combined based on needs, site conditions and the economy. These flexible rest areas will follow the The Kattegatt Trail's graphic profile and will be located along the trail. These rest areas symbolize versatility in features with a cohesive design language.

The character rest areas will strengthen The Kattegatt Trail's experiences by accentuate the unique places along the Kattegatt Trail and make them available for the cyclist in integration with architecture and art. This is done by creating rest areas clearly designed incorporation with the site's character. Both of these main types of rest areas, *The Character Rest Areas* and *The Flexible Resting Areas*, will support the Kattegatt Trail's identity and its core values. The design proposal consists of two parts: a design proposal of a Character Rest Area in Gullbranna Nature Reserve, as well as a design proposal for a series of furniture and features of the *flexible resting areas*.

A discussion of our questions in this thesis is presented after the design proposal followed by suggestions for further work and a reflection of our work process.





## FÖRORD

Detta examensarbete har utförts inom landskapsarkitektprogrammets ramar vid institutionen för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap på Sveriges Lantbruksuniversitet i Alnarp. Arbetet hade inte varit möjligt att genomföra utan hjälp och stöd från flera personer.

Vi skulle vilja rikta ett stort tack till alla på Atkins kontor i Malmö för att vi fick möjligheten att tillbringa vår tid där under examensarbetets gång. Att få sitta på Atkins kontor och skriva vårt arbete gjorde att vi fick en fast punkt i tillvaron och tillgång till värdefullt stöd. Vi tar med oss många glada minnen från tiden på Atkins.

I detta arbete har vi varit i kontakt med flera personer som har varit inblandade i arbetet med Kattegattleden. Utan deras kunskap och engagemang hade detta arbete inte varit möjligt att genomföra. Vi vill tacka Tommy Löfquist för hans stora engagemang och Emelie Petersson för hennes råd och hjälp. Vi skulle även vilja tacka Michael Koucky, Peter Syrén, Åsa Hadmyr och Mattias Nordström för deras ovärderliga kunskaper.

Vi vill även tacka vår handledare Carola Wingren som under hela vårt arbete stöttat oss och hjälpt oss in på rätt väg när vi villat bort oss. Till sist skulle vi även vilja tacka våra nära och kära för deras uppmuntrande ord, stöd och överseende med oss under arbetets gång.

Fanny Lundén och Hanna Ekenberg,  
Malmö, 2015-03-11

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning  
Abstract  
Förord

## DEL I INLEDNING

1. INLEDNING	11
1.2 Frågeställningar	11
1.3 Syfte och mål	11
1.4 Avgränsning	12
1.5 Genomförande, metod och material	12

## DEL II KONTEXT

2. REKREATIONS CYKLING OCH CYKELTURISM	16
2.1 Historisk bakgrund	16
2.2 Växande trend av rekreativ cykling och cykelturism i Europa	17
2.3 Exempel på cykelleder i Europa	18
2.4 Sveriges förutsättningar för rekreativ cykling och cykelturism	19
2.5 Effekter av rekreativ cykling och cykelturism	19
2.6 Är rekreativ cykling och cykelturism hållbart?	21
3. CYKLISTEN	23
3.1 Definitioner av cykelturisten och rekreativ cyklist	23
3.2 Olika typer av cykelaktiviteter	24
3.3 Vad skiljer cykelturisten från rekreativ cyklist?	25
3.4 Övriga brukare	25
3.5 Vem är cyklisten? Exempel på studier	26
3.6 Rekreativ cyklisters och cykelturisters behov	28
4. CYKELRASTPLATSEN	34
4.1 Cykelrastplatsens funktion	34
4.2 Cykelrastplatsens service	34
4.3 Placering och utformning	37
4.4 Skillnader och likheter med bilrastplatser	38
5. INSPIRATION FRÅN RASTPLATSER RUNT OM I VÄRLDEN	40
5.1 Rastplatser längs med cykelleder	43
5.2 Rastplatser från Norges turistvägar	55
5.3 Rastplatser i skyddade naturmiljöer	67
6. KATTEGATTLEDEN	76
6.1 Bakgrund	76
6.2 Vision och mål	76
6.3 Målgrupper och marknader	78
6.4 Ledens dragning och förutsättningar	78
6.5 I vilket skede är projektet idag?	80
7. LOKALISERING AV POTENTIELLA RASTPLATSER	82
7.1 Inledning	82
7.2 Leden som helhet – vägledande samtal	84
7.3 Delsträckorna – undersökning	85



**DEL III**  
GESTALTNINGSS-  
ARBETET

**DEL IV**  
DISKUSSION,  
REFLEKTION &  
REFERENSER

7.4 Platserna – fältstudien	88
7.5 Resultat från fältstudien	96
7.6 Platsen – att välja	98
<b>8. STÄLLNINGSTAGANDEN INFÖR GESTALTNINGEN</b>	<b>102</b>
8.1 Kattegattledens framtida brukare	102
8.2 Cyklisternas behov i förhållande till rastplatsens funktioner	102
8.3 Kattegattledens vision – i relation till vår egen	103
8.4 Var ska rastplatserna placeras längs Kattegattleden?	104
8.5 Referensrastplatserna	104
8.6 Gestaltning och strategi för Kattegattledens rastplatser	105
8.7 Övriga aspekter som vi tar hänsyn till i gestaltungsprocessen	107
<b>9. KARAKTÄRSRASTPLATSEN I GULLBRANNA</b>	<b>108</b>
9.1 Bakgrund	108
9.2 Analyser	111
9.3 Att välja läge för rastplatsen	116
9.4 Vision	118
9.5 Koncept	122
9.6 Gestaltungsförslag	125
<b>10. FLEXIBLA RASTPLATSER</b>	<b>144</b>
10.1 Vision	144
10.2 Möbelserien	148
10.3 Exempel på typologier för de flexibla rastplatserna S, M, L & XL	150
10.4 Möbelseriens olika delar	152
<b>11. DISKUSSION</b>	<b>162</b>
11.1 Cykelturism och rekreationscykling i Europa och dess förutsättningar i Sverige.	162
11.2 Cykelturisten, rekreationscyklisten och deras behov och förväntningar	162
11.3 Kattegattledens förutsättningar	163
11.4 Hur kan man som landskapsarkitekt skapa attraktiva och funktionella rastplatser längs Kattegattleden?	164
11.5 Förslag på fortsatt arbete	165
<b>12. REFLEKTION</b>	<b>166</b>
12.1 Metoddiskussion	166
12.2 Att arbeta två	167
12.3 Gestaltungsprocessen	167
12.4 Avslutande ord	168
<b>13. REFERENSER</b>	<b>170</b>
<b>14. BILAGOR</b>	<b>175</b>



# DEL I.

## INLEDNING





# I. INLEDNING

## I.1 Bakgrund

Besöksnäringen i Sverige har växt de senaste åren, samtidigt som den allt poplärare cykelturismen lockar nya besökare till rekreations- och turistcykelleder runt om i Europa. Upplevelsen och själva resan blir allt viktigare för resenärer och fler använder cykeln till viss del eller som det huvudsakliga transportmedlet under semestern. Sverige räknas ha en god potential för rekreations- och turismcykling.

Kattegattleden är ett pilotprojekt för att etablera cykelturismen i Sverige och bidra till näringslivsutveckling. Cykelleden kommer att gå längs västkusten från Helsingborg till Göteborg. Det är snart dags för Kattegattleden att invigas den 6 juni 2015. Arbetet bakom har pågått länge där det handlat om att knyta samman existerande bilfria cykelvägar och komplettera med nyanlagda. Leden kommer att gå genom områden med höga natur- och kulturvärden, något som har visat sig vara en förutsättning för att cykelturism ska kunna etableras. Visionen är att Kattegattleden ska utnyttjas av både långväga cykelturister, lokala rekreationscyklister och arbetspendlare.

En viktig aspekt för att en cykelled för turism och rekreation ska bli framgångsrik är att den möter cyklisternas behov. Flera av dessa behov, så som möjligheten att stanna och vila, äta och dricka samt få information kan tillgodoses genom rastplatser längs med leden. I dagsläget finns dock ingen strategi för hur man ska arbeta med rastplatser längs Kattegattleden.

I en kontakt med Region Halland och Åsa Hadmyr på Atkins i Helsingborg (som varit inblandad i planeringen av ledens infrastruktur) kom vi fram till att det var en intressant möjlighet för oss som landskapsarkitektstudenter att undersöka hur man skapar funktionella och attraktiva rastplatser längs med Kattegattleden. Cykelrastplatser är ett relativt nytt fenomen i Sverige, medan de är vanliga i länder som till exempel

Tyskland, England och Schweiz på grund av en mer etablerad rekreations- och turismcykling.

Kattegattleden kommer att bli den första nationella cykelleden av sitt slag i Sverige. Enligt ledens huvudman Region Halland är det viktigt att leden erbjuder varierande upplevelsevärden och uppfattas som attraktiv. Detta innebär planering av rastplatser längs med leden som gör det möjligt att tillgängliggöra upplevelsevärden för cyklisten.

## I.2 Frågeställningar

Detta examensarbete undersöker följande frågeställningar:

- Hur har utvecklingen av cykelleder för rekreations- och turistcyklister sett ut i Europa, och vilka är dess förutsättningar i Sverige?
- Vem är cykelturisten, respektive rekreationscyklisten och vilka är deras behov samt förväntningar på en cykelled?
- Hur kan dessa förväntningar och behov tillgodoses utifrån Kattegattledens förutsättningar?
- Hur kan man som landskapsarkitekt skapa attraktiva och funktionella rastplatser längs Kattegattleden?

## I.3 Syfte och mål

Syftet med detta arbete är att undersöka hur man som landskapsarkitekt skapar attraktiva rastplatser längs med cykelleder utifrån sträckans upplevelsevärden och behoven hos rekreationscyklister och cykelturister. Syftet är också att ta utgångspunkt i fallet Kattegattleden

Målet med detta examensarbete är att skapa ett gestaltungsförslag för en rastplats längs Katte-

gattleden och en strategi för hur man kan planera för rastplatser längs med hela leden. Vi vill undersöka hur man som landskapsarkitekt kan skapa funktionella och attraktiva rastplatser som korresponderar med cyklistens behov och cykelledens omgivning. Vår förhoppning är att detta arbete ska inspirera de aktörer som arbetar med Kattegattleden samt andra aktörer i framtida cykelledsprojekt av hur man kan gå tillväga med gestaltning av rastplatser.

#### 1.4 Avgränsning

I och med att detta arbete genomförs under en begränsad period har vi valt att avgränsa oss till att behandla främst turist- samt rekreationscyklister. Övriga brukare exemplifieras men behandlas inte närmare. Arbetet avgränsas till Kattegattleden och kontexten inom rekreationscykling och cykelturism.

Pilotprojektet Kattegattleden har inneburit ett samarbete med många olika inblandade aktörer. Det finns många olika aspekter inom ramarna för projektet som kan studeras närmare. Exempel på sådana aspekter är ekonomi, avtalsfrågor, drift och underhåll, trafiksäkerhet, med mera. Inom ramen för detta arbete kommer vi på grund av begränsad tid inte kunna behandla alla aspekter och har därför valt att koncentrera oss på några aspekter där vi som landskapsarkitekter anser att vi kan bidra med vår kunskap. Vi kommer att fokusera på att undersöka vilka förväntningar de framtida användarna av leden kan tänkas ha och hur man kan tillgodose dessa genom god gestaltning och planering av rastplatser.

#### 1.5 Genomförande, metod och material

Vi har valt att dela upp detta arbete i fyra olika delar. *Del 1* utgör arbetets inledande del där vi går igenom förutsättningarna och bakgrunden för vårt arbete.

I *Del 2* undersöks och förklaras kontexten för rekreations- och turismcykling genom en litteraturstudie av olika forskningsartiklar, undersökningar och utredningar samt samtal med experter inom berörda ämnesområden. I denna del ges en överblick i hur andra länder har arbetat med rekreation - och turismcykling samt förutsättningar för framtida utveckling i Sverige. *Del 2* innefattar även studier kring vem rekreationscyklisten respektive turistcyklisten är, deras behov och förväntningar samt cykelrastplatsen som fenomen. För att undersöka rastplatsmöjligheter längs med Kattegattleden inspireras vi av tidigare projekt och rastplatser runt om i världen. Dessa platser redovisas i denna del. *Del 2* innehåller även bakgrund och beskrivning av projektet Kattegattleden och skedet det befinner sig i idag. Här redovisas också vår arbetsprocess kring att identifiera potentiella placeringar för rastplatser längs Kattegattleden.

*Del 3* av detta examensarbete utgörs av vårt gestaltungsarbete. Denna del innefattar ställningstaganden, landskapsanalyser, vision, koncept, gestaltungsförslag för en specifik cykelrastplats samt ett mer övergripande tankesätt för ledens rastplatser. Vår arbetsprocess i gestaltungsdelen har varit dynamisk i den bemärkelsen att vi varvat skissarbete med analyser och reflektioner för att få fram ett övergripande förhållningssätt för cykelledens rastplatser.

I den avslutande *Del 4* reflekterar vi kring vår arbetsprocess och vårt resultat. Här diskuterar vi även kring de ämnen och frågeställningar vi har undersökt och metoderna vi använt.

#### Intervjuer/Samtal

Under arbetets gång har vi talat med ett antal personer med olika erfarenheter som är eller har varit inblandade i Kattegattledens utveckling. I några fall har vi samtalat i en öppen dialog medan vi i andra fall har tillämpat en halvstrukturerad intervjuform. Vårt tillvägagångssätt har varit att förbereda relevanta frågor till intervjuerna och



samtalen i en såkallad halvstrukturerad intervjustudie enligt Kvale (1997). Kvale (1997) menar i "Den kvalitativa forskningsintervjun" att den halvstrukturerade intervjun möjliggör för följdfrågor vilket vi var ute efter för att få en så bred bild som möjligt.

De personer som vi har haft kontakt med har varit viktiga ur den bemärkelsen att vi fått en personlig beskrivning av deras erfarenhet av turist- och rekreationscykling generellt samt Kattegattleden specifikt. Eftersom vi kunde se en begränsning gällande utbudet av litteratur som behandlar rastplatser för cyklister och Kattegattleden specifikt, var det avgörande att vi använde oss av intervjuer och samtal för att få kunskap i ämnet. Syftet med samtalen har dels varit att få en helhetsbild av Kattegattleden och dess sträckning, för att därefter kunna välja ut intressanta delar av leden där det finns behov av rastplatser, samt att få kunskap om vad man bör tänka på vid utformning av rastplatser. Följande personer har vi talat med:

*Tommy Löfqvist, samordnare på Region Halland. Intervju i Helsingborg, 2014-11-19*

Tommy har arbetat med Kattegattleden sedan många år. Han arbetar för Region Halland och har främst hand om näringslivsfrågor kring Kattegattleden. Tommy har cyklat hela sträckningen samt alternativa rutter längs med den framtida Kattegattleden flera gånger och har därför stor lokalkännedom och kunskap om olika upplevelsevärden och rastmöjligheter längs med sträckan och dess omnejd.

*Michael Koucky, seniorkonsult på Koucky & Partners AB, telefonintervju 2014-11-21.*

Michael Koucky har en magisterexamen inom miljövetenskap och är seniorkonsult på Koucky & Partners AB i Göteborg. Han har arbetat med hållbara transporter och cykling i mer än 15 år. Michael är författare till flera handböcker om cykelplanering och cykelstrategier, bland annat "Ökad cykling i städer och regioner" för

Trafikverket och "Vad behövs mer än asfalt", en skrift om turist- och rekreationscykling. Han har dessutom utvecklat ett låncykelsystem för Köpenhamn och har stor erfarenhet av att arbeta med cykelturism. Michael har cyklat Kattegattleden sträckning med omnejd ett flertal gånger de senaste åren och har stor lokalkännedom om sträckan.

*Peter Syrén, avdelningschef på Region Halland, telefonintervju 2015-01-07.*

Peter Syrén är ledhuvudmannen Region Hallands ansvarige representant och är koordinator för projektet. Peter har framför allt insyn i projektet och dess organisation.

*Mattias Nordström, arkitekt på White arkitekter i Uppsala, telefonintervju 2015-01-19.*

Mattias Nordström är arkitekt på White och har arbetat med gestaltning av en rastplats i Hamra nationalpark. Detta projekt beskrivs närmare i kapitel 5: Inspiration från rastplatser runt om i världen.



# DEL II. KONTEXT



## 2. REKREATIONS CYKLING OCH CYKELTURISM

I detta kapitel ges en kort historisk bakgrund, en nutidslägesbeskrivning av rekreationscykling och cykelturism samt en beskrivning av dess effekter.

### 2.1 Historisk bakgrund

Cykling har sedan den moderna cykelns intåg runt 1860-talet kunnat sammankopplas med rekreation och turism (Cox, 2012). Det var i Frankrike under denna period som det hela började då den första cykeln, den så kallade velocipeden tillverkades. Velocipeden blev snabbt en modefluga inom societeten som intåg grönområden och parker. Oftast var det atletiska män från den övre medelklassen som ville demonstrera sin status genom att visa att de behärskade att manövrera denna cykel som var gjord i trä och hade pedalerna fastmonterade direkt på framhjulet. Velocipeden fick efter sin korta storhetstid sällskap av den så kallade höghjulingen som utvecklades i Storbritannien (Emanuel, 2014). Höghjulingen var inte heller den helt enkel att manövrera. Cykeln karaktäriserades av ett litet hjul baktill och ett stort hjul framtill (Emanuel, 2012).

1886 introducerades den så kallade "safety cycle" som kom att bidra till den internationella "cykelboomen" 1890 (Brown & Strange, 2002). Denna cykelmodell hade fördelen att ha lika stora hjul framtill som baktill, vilket gjorde den revolutionerande eftersom det blev betydligt enklare och säkrare att cykla jämfört med de något svårbalanserade föregångarna. En hel del tekniska förbättringar av cykeln skedde i slutet av 1880-talet, bland annat kom de luftpumpade gummidäcken vilket gjorde det bekvämare att cykla och bidrog till en ökad rekreationsanvändning hos kvinnor, barn och äldre (Tobin, 1974).

Intresset för cykling ökade kraftigt i Europa och spred sig till Nordamerika. Storbritannien var ett av de länder som var tidigt ute med att bilda cykelklubbar i rekreations- och tävlingssyfte. The

Cyclist's Touring Club grundades 1878 i Storbritannien och fick snabbt sällskap av flera andra cykelklubbar i och med den internationella "cykelboomen" i slutet av 1800-talet (Tobin, 1974). I Sverige under denna tid utvecklades också cykelklubbar i flera städer, bland annat i Malmö och i Stockholm. I Malmö bildades klubben MVK 1886 som anordnade utflykter och landsvägstävlingar (Emanuel, 2014).

I början på 1900-talet skapades Tour de France. Tanken bakom tävlingen var att den skulle hjälpa till att ena och stärka Frankrike som nation (Campos, 2003). I Nederländerna under de första årtiondena av 1900-talet byggdes ett omfattande cykelnät i landet (Cox, 2012).

Cykeln gjorde det möjligt att transportera sig på ett fritt sätt, både inom och utanför staden. Många började cykla till arbetet, varefter cykeln blev ett nytt färdssätt också för rekreation och turism (Lamont, 2009a). Cykeln blev billigare under 1900-talets första hälft i och med att människors reallöner ökade. Detta medförde att fler fick råd att införskaffa sig en cykel. Cykeln kom på så sätt att förändras från att ha varit en överklassymbol till att bli ett vardagsnyttoreddskap för arbetarklassen (Emanuel, 2014).

I Sverige fortsatte cykeln att bli allt mer populär i och med den friluftsvåg som löpte genom det svenska samhället under mellankrigstiden. 1930- och 1940-talen kan beskrivas som cykelutflykternas blomstrande period. I och med att landsvägarna byggdes ut och blev bättre, blev det lättare att ta sig ut på landet för att cykla. Många ville komma ifrån staden och uppleva den friska luften bland åkrar eller vajande sädesfält. Svenska Turistföreningen gav också under denna tid (1930- och 1940-talen) ut broschyrer med färdiga förslag till cykelturer i olika delar av landet. Under 1937 till 1944 gavs Cykelturer i Skåne ut i olika upplagor med 28 föreslagna turer (Emanuel, 2014).



Figur 1. Cykelsemester, midsommar juni 1942. (Foto: Sydsvenskans bildarkiv/Bilder i Syd, 1942)

Cykeln tappade dock i popularitet när fler fick råd att skaffa bil på 1960-talet i Sverige. Från 1970-talet har cykling dock blivit alltmer populärt, med undantag av ett uppståndande period under 1980-talet (Emanuel, 2014).

## 2.2 Växande trend av rekreationscykling och cykelturism i Europa

Idag växer intresset för cykling och cyklisterna ägnas större uppmärksamhet i planeringen. De senaste åren har en cykeltrend slagit igenom i många städer runt om i världen och olika cykelaktiviteter attraherar allt fler resenärer i skilda åldrar. Cykling ses av ett växande antal människor som ett attraktivt och modernt sätt att ta sig fram på och associeras till en hälsosam livsstil (Emanuel, 2014).

Fenomenet att vara aktiv under sin semester växer och fungerar som resemotiv för många cykelturister eller personer som har cykling som en av sina aktiviteter under semestern (Nilsson, 2011). Cykelförsäljningen har också ökat kraftigt i Europa de senaste åren (Ritchie, Tkaczynski & Faulks 2010). I flera länder finns en stark betoning på att utveckla fler turistiska produkter som främjar hälsa och kondition. Detta innebär att strategierna för affärsutveckling inom turismen utvecklas i denna riktning, eftersom att det finns ett ökat intresse för hälsa och miljö (Kågeson, 2007).

Cykelturismen antas öka årligen med fyra procent i Europa (Koucky, 2007). I flera europeiska länder så som Nederländerna, Spanien, Frankrike, Storbritannien och Danmark är cykelturismen populär. Störst omsättning i Europa sker dock i Tyskland och Österrike (Kågeson, 2007).

Cykelturister i Europa spenderar olika mycket per dag och det finns variation mellan de olika länderna. En studie som gjordes för EuroVelo 2009 uppskattar det europeiska genomsnittet på 500 sek per dag för cykelturister med övernattning och 151 sek per dag för cykelturister utan övernattning utifrån uppgifter från olika europeiska länder. Enligt den europeiska studien ligger cykelturisternas genomsnittliga vistelsetid på mellan fem och sju dagar vid cykeldestinationen (Institute of Transport and Tourism; Centre for Sustainable Transport and Tourism, 2009).

När det kommer till service som till exempel rastplatser och övernattning har cykelturister delvis andra behov än vandringsturister eller besökare med bil. På grund av detta har olika länder utvecklat certifieringssystem som utmärker till exempel cykelvänligt boende. Cykelleden kan certifieras som helhet så att cykelturisterna får en garanti för att sina önskemål uppfylls (Nilsson, 2011). Idag finns certifieringssystem i till exempel Österrike (RADfreundliche Betriebe), Schweiz (Veloland), Storbritannien (Bikers Welcome), Tjeckien (Cyclists Welcome) och Belgien (Fietsvriendelijk Logi). I Danmark finns ett kvalitetsystem som heter "Cycling Denmark" (Nilsson, 2011).

### 2.3 Exempel på cykelleder i Europa

Några av de populäraste cykellederna i Europa är enligt Kågeson (2007) Danauleden i Österrike, Bornholms cykelled i Danmark, Moseldalen i Tyskland, Sea-to-Sea i Storbritannien samt Rhen-rutten. Nedan följer en kort genomgång av de ovan nämnda cykellederna:

*Donau Radweg* är en av Europas mest besökta turistcykelleder. Den följer Donau från Passau vid tyska gränsen till Wien (cirka 350 kilometer) och vidare till Budapest i Ungern (totalt 434 kilometer) och är till mer än 90 procent bilfri. År 2006 cyklade cirka 65 000 personer hela den

österrikiska delen av sträckan. Därtill gjorde 230 000 människor kortare turer eller dagsutflykter längs leden som naturligtvis också utnyttjas av lokalbefolkningen genom cykelpendling. Cykelturisterna genererade över 300 000 gästnätter och omsatte över 25 miljoner euro (cirka 225 miljoner kronor) (Kågeson, 2007).

På *Bornholm* finns över 200 km bilfri cykelled. Det är möjligt att med undantag för några korta sträckor i blandad trafik följa kusten runt hela ön. Antalet cyklande besökare uppskattas till 150 000 per år (Kågeson, 2007).

*Mosel Radweg* är en av Tysklands mest populära bilfria turistcykelleder. Den följer floden från Trier till Koblenz (270 km). Inräknat delar i Luxemburg och Frankrike uppgår den totala längden till 545 km. Uppgift om intäkterna har inte hittats men de torde enligt Kågeson vara av ungefär samma storlek som för Donau Radweg (Kågeson, 2007).

*Sea to Sea Cycle Route* sammanbinder Irländska Sjön (Whitehaven/Workington) med Nordsjön (Newcastle/Tynemouth) och är 230 km lång. Leden invigdes 1995 och det tar besökarna tre till fem dagar att cykla hela sträckan. År 2005 cyklade mer än 20 000 personer hela sträckan, en dryg fördubbling jämfört med 1997, två år efter invigningen, då 10 000 färdades hela vägen. De långväga turisterna bedöms 2005 ha spenderat ca 35 miljoner kronor och de sammanlagt 370 000 besökarna (inklusive dagsbesök) beräknas ha konsumerat för motsvarande ca 80 miljoner kronor (Kågeson, 2007).

*Rhen-rutten* är 425 km lång och följer floden från källområdena i Alperna till Basel vid gränsen mot Tyskland. Leden är bara delvis bilfri men utnyttjades under 2004 av cirka 30 000 personer för färder med en eller flera övernattningar. Cykelturisterna längs rutten uppskattas detta år ha omsatt cirka 140 miljoner kronor på mat, dryck, övernattningar mm (Kågeson, 2007).

## 2.4 Sveriges förutsättningar för rekreationscykling och cykelturism

Redan 2004 ansåg Turistdelegationen att cykling, näst efter vandring, är den turistiska aktivitet som bedöms ha störst potential i Sverige (Turistdelegationen, 2004). Sverige erbjuder varierade natur- och kulturupplevelser och vackra kuster som lämpar sig väl för cykling (Kågeson, 2007). Cykelturism förekommer i Sverige främst i Skåne (särskilt Österlen och nordvästra Skåne), Kronobergs län, Halland och Gotland samt längs Göta Kanal. Därtill är mindre öar som Visingsö, Ven, Utö och Koster attraktiva cykeldestinationer. Banvallarna kring Ulricehamn och längs Klarälven i Värmland utgör relativt nya tillskott (Kågeson, 2007).

Under de senaste åren har det skrivits ett flertal rapporter och gjorts undersökningar inom cykelturism men inga djupgående analyser som ger en allomfattande bild av cykelturism i Sverige och dess potential (Nilsson, 2011). Jämfört med andra europeiska länder står Sverige bara i början med att utveckla och etablera cykelturismen. Det råder mycket okunskap och okunnighet om ämnet när det kommer till cykelturismens roll och värde. På den danska sidan har cykelturismen redan en större betydelse. Danmark tillhör de länderna som framgångsrikt har utvecklat cykelturismen under de senaste åren (Nilsson, 2011). Sveriges ekonomiska värde av cykelturism uppskattas i olika studier. Till exempel uppskattar Kågeson (2007) att Sveriges cykelturism omsätter mellan 150 och 200 miljoner kronor årligen i rapporten "Förutsättningar för cykelturism i Sverige". Fredman (2008) menar i "Friluftslivets ekonomiska värden – en översikt" från forskningsprogrammet "Friluftsliv i förändring", att det svenska ekonomiska värdet av cykelturism är 200 miljoner kronor.

## 2.5 Effekter av rekreationscykling och cykelturism

Enligt flera källor har det visat sig komplext att mäta värdet av rekreationscykling och cykelturism. Detta beror på att cykling kan ske på flera sätt, ibland kopplat till en specifik plats och ibland inte, vilket leder till att det blir extra svårt att inhämta, mäta och analysera data (Zovko, 2013). Det är även svårt att jämföra undersökningar av rekreationscykling och cykelturism mellan olika länder i och med att forskare har olika definitioner av begreppen (Lamont, 2009a).

I tredje kapitlet *Cyklisten* ges en översiktlig förklaring kring begreppen för att reda ut de olika definitionerna. Trots svårigheterna inom diskursen är många forskare övertygade om att rekreations- samt turistcyklister genererar goda samhällsekonomiska effekter (Ritchie, et al, 2010; Zovko, 2013). Forskarna Eijgelaar, Peeters och Piket (2013) menar att rekreationscykling och cykelturism är goda exempel på ett koldioxid-snålt sätt att semestra på och att denna typ av turism har potential att utvecklas i Europa (Eijgelaar et al., 2013). Emanuel (2014) menar att cykling är högst aktuell idag när det gäller tids-effektivitet, ekonomi, hälsa och ekologi (Emanuel, 2014). Nedan ges en förklaring till de viktigaste effekterna utifrån litteraturstudien och intervju med Tommy Löfquist den 19 november 2014.

### *Samhällsekonomisk nytta*

De ekonomiska vinsterna med cykelturism är för det första de *direkta* ekonomiska vinsterna av summan av vad cykelturisterna spenderar och för det andra de *indirekta* vinsterna av vad cykelturismen i sig genererar, till exempel fler arbetstillfällen (Cox, 2012). Cykelturismen främjar det lokala näringslivet, ju fler besökare desto mer efterfrågan på till exempel boende, mat, cykelservice och upplevelser, vilket gynnar företagsamheten. Ett missförstånd är att cykel-



turister spenderar mindre än andra turister.<sup>1</sup> Det finns olika studier på hur mycket cykelturister spenderar dagligen. Enligt Eijgelaar, Peeters och Piket (2013) spenderar cykelturisten lika mycket som andra turister. Kågeson (2011) menar att cykelturisten vanligtvis är medel- eller höginkomsttagare och spenderar i snitt 700-1000 kr/dygn, vilket är allmänt mer än vad en bilturist gör. Cykelturisten spenderar dubbelt så mycket under sin vistelse jämfört med rekreationscyklisten enligt en studie av Holmes & Schuett (1996). Cykelturisten spenderar i genomsnitt cirka 30 procent på boende, 21 procent på mat och dryck, 22 procent på cykelservice och utrustning, samt resterande 27 procent på personliga utgifter så som till exempel nöjen och souvenirer (Holmes & Schuett, 1996).

Cykelturism kan bidra till utveckling av ekonomin i mindre orter på landsbygden samt regional utveckling. Cykelturister i Europa beräknas spendera totalt 44 miljarder euro årligen, alltså 414 miljarder svenska kronor (€35 miljarder från dagsturer och €8.94 miljarder från övernattningsturer). Det Europeiska cykelnätverket EuroVelo som består av ett antal långa turist- och rekreationscykelleder som går genom flera länder i Europa håller på att utvecklas och en studie visar att man räknar med att cykelturisterna kan spendera cirka 7 miljarder euro totalt (Eijgelaar, et al., 2013).

I studien "The value of cycle tourism- Opportunities for the Scottish economy" av Zovko (2013) menar författaren att rekreationscykling och cykelturism gynnar ekonomin i landet genom att generera till exempel evenemang för cykelturister, utvecklingen av cykelinfrastruktur, ökad arbetskraft, direkta inkomster från vad cyklisterna konsumerar samt minskade hälsorelaterade utgifter (Zovko, 2013).

### *Hälsoeffekter*

Hälsoeffekter av rekreationscykling och cykelturism är en förbättrad mental och fysisk hälsa (Trunk, 2011). Friskvårdsexperter är ense om att den som cyklar förebygger hjärt- och kärlsjukdomar, åldersdiabetes och stress. Trettio minuters måttlig fysisk aktivitet är vad WHO rekommenderar för att minska riskerna för bland annat ovan nämnda sjukdomar. Men cykling är inte bara sjukdomsförebyggande, det är också en källa till allmänt välmående och höjd livskvalitet. WHO har beräknat Sveriges kostnad för befolkningens fysiska inaktivitet till cirka 800 miljoner euro per år (Svensk cykling, 2011).

En Österrikisk studie visar på socioekonomiska fördelar då varje beräknad cyklad kilometer genererar en hälsovinst med 0.90 euro. Multiplicerat med den uppskattade cyklingen i Europa 2011 beräknas cyklingen generera 94 miljarder euro årligen (Trunk, 2011).

### *Social inverkan*

Det finns också sociala konsekvenser av rekreationscykling och cykelturism. Rutter som passerar genom städer och byar ger lokala samhällen omedelbar tillgång till fysisk och social aktivitet, och därmed förbättras livskvaliteten för de lokala invånarna (Institute of Transport and Tourism; et. al, 2009).

### *Påverkan på miljön*

Cykelturisten har en betydligt lägre påverkan på miljön än andra former av turism. Cykelturismen är ett bra exempel på en koldioxidsnål turistprodukt som har potential att utvecklas i hela Europa (Institute of Transport and Tourism; et. al, 2009). Enligt Svensk Cykling är cykling det mest miljövänliga transportsättet, då cyklingen i sig inte kräver någon energi utöver den egna kroppsenenergin. Dessutom lämnar cykeln som transportmedel inga föroreningar efter sig (Svensk Cykling, 2011).

1 Tommy Löfquist. Samordnare på Region Halland, intervju (2014-11-19).

Det är dock viktigt att förstå att cykelturism och rekreationscykling kan påverka miljön. Följande exempel på direkta påverkanden på miljö och ekosystem kan identifieras i förhållande till rekreationscykling och cykelturism: jordförlust (erosion som påverkar vattenkvaliteten), skador av vegetation och störningar av faunan (Institute of Transport and Tourism; et. al, 2009).

känsliga områden för att undvika att natur-, kultur eller djurliv kommer till skada (Institute of Transport and Tourism; et. al, 2009).

## 2.6 Är rekreationscykling och cykelturism hållbart?

Jämfört med andra turismformer har rekreationscykling och cykelturism en relativt låg påverkan på klimatförändringar. Påverkan på naturen och landskapet är relativt liten i relation till de flesta andra former av turism eftersom cykelinfrastruktur i allmänhet kräver småskaliga investeringar (Institute of Transport and Tourism; et. al, 2009).

Liksom alla turistverksamheter innebär dock även dessa former en viss inverkan på miljön och klimatförändringar. Till exempel börjar de flesta cyklister cykelresan direkt från sin ytterdörr. Men i vissa fall, därav utlandsturister och andra nationella långväga turister används ofta bil, flyg eller tåg för att nå startpunkten eller slutmålet. Även biltransporter av bagage bidrar till utsläpp av föroreningar (Sustrans, 1999).

När det gäller investeringar i nya cykelvägar kan utvecklingen ofta kanaliseras till återanvändning av befintlig infrastruktur avsedd för andra ändamål, till exempel gamla järnvägsbanvallar. På så sätt kan resurser sparas. I till exempel länder som Belgien, Frankrike och Spanien har banvallar återanvänts i detta syfte. Själva byggandet av nya cykelleder har, enligt det europeiska Institute of Transport and Tourism, en minimal påverkan på djurlivet. Den ökande användningen av cykellederna kan dock komma att ha en större inverkan på miljön. Det är därför betydande att göra miljökonsekvensbeskrivningar av miljömässigt





*Figur 2. Kattgattleden kommer att bli Sveriges första nationella cykelled för rekreation och turism.  
(Foto: Region Halland, 2014).*



### 3. CYKLISTEN

I detta kapitel presenteras olika typer av cyklister som använder cykelleder för rekreation och turism, samt vilka deras behov är. Först behandlas de olika definitionerna av begreppen cykelturist och rekreationscyklist. Därefter beskrivs vilka typer av aktiviteter dessa cyklister ägnar sig åt och vad som skiljer dem åt. Övriga potentiella brukare av turistiska cykelleder nämns även och därefter följer en mer genomgående redovisning av olika studier som visar vilka cyklisterna är och deras vanor. Kapitlet avslutas med en genomgång av cyklisternas behov och vilka förutsättningar som cyklisterna behöver för en lyckad resa eller utflykt.

#### 3.1 Definitioner av cykelturisten och rekreationscyklisten

Det finns många olika definitioner av cykelturisten och rekreationscyklisten och det pågår fortfarande en diskussion om hur man ska avgränsa begreppen (Lamont, 2009a). I den danska utredningen "Cycling Tourism: An economic and environmental sustainable form of tourism?" från 1998 av Peter Saabye Simonsen och Birgitte Jørgensen beskrivs cykelturisten som:

A person of any nationality, who at some stage or other during his or her holiday uses the bicycle as a mode of transportation, and to whom cycling is an important part of this holiday. Short trips to the 'corner shop', etc. are not included. (Simonsen & Jørgensen, 1998, s. 21)

Definitionen som Simonsen och Jørgensen lägger fram är väldigt bred och kritiserar av Matthew Lamont i hans artikel "Reinventing the wheel: A definitional Discussion of Bicycle Tourism" (2009a). Lamont menar att denna breda definition kan göra begreppet cykelturist för svårgreppbart för att kunna göra passande statistiska mätningar på dess marknad. Utöver definitionen av Simonsen och Jørgensen, undersöker Lamont

fler definitioner av begreppet cykelturist av olika författare och benar ut olika parametrar som påverkar begreppet. Dessa parametrar är 1) hur långt från cyklistens hem cyklingen sker, 2) hur många dagar cyklisten är borta under resan, 3) om cyklingen är tävlingsinriktad eller inte, 4) huruvida cyklingen är resans huvudmål, 5) om deltagandet i cyklingen är aktivt eller passivt och 6) om cyklingen är en form av rekreation eller fritidsaktivitet. Lamont menar att man måste undersöka dessa parametrar närmare för att kunna definiera begreppet cykelturist (Lamont, 2009a).

I slutet av artikeln föreslår Lamont (2009a) en ny mer teknisk definition av begreppet cykelturism (även om han betonar att definitionen kan variera beroende på situation):

Trips involving a minimum distance of 40 kilometres from a person's home and an overnight stay (for overnight trips), or trips involving a minimum non-cycling round trip component of 50 kilometres and a minimum four hour period away from home (for day trips) of which cycling, involving active participation or passive observation, for holiday, recreation, leisure and/or competition, is the main purpose for that trip. Participation in cycling may include attendance at events organised for commercial gain and/or charity (competitive and non-competitive), as well as independently organised cycling. (Lamont, 2009a, s. 20)

Lamonts definition skiljer sig från Simonsens och Jørgensens (1998) då den även inkluderar de som besöker cykelevenemang, såsom tävlingar för cykelturister. Dock så har de båda författarna gemensamt att de räknar både cyklister som gör dagsutflykter och de som stannar en eller flera nätter på resmålet som cykelturister. Brent W. Ritchie (1998) skiljer å andra sidan dessa cyklister åt i sin text "Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management

issues”. Ritchie menar att det behövs två olika definitioner: cykelturist och rekreationscyklist. Cykelturisten definierar Ritchie som:

A person who is away from their home town or country for a period not less than 24 h or one night, for the purpose of a vacation or holiday, and for whom using a bicycle as a mode of transport during this time away is an integral part of their holiday or vacation. This vacation may be independently organized or part of a commercial tour and may include the use of transport support services and any type of formal and/or informal accommodation. (Ritchie, 1998, ss. 568-569)

Ritchie beskriver rekreationscyklisten som:

A person involved in any recreational cycling activity or excursion, which is undertaken within a time period not longer than 24 h or one night from their home destination, and for whom cycling is seen as a positive way of using leisure time. (Ritchie, 1998, s. 569)

I ”Bilfria leder på landsbygd – För arbetsresenärer, rekreation och turism”, en bok skriven av Michael Koucky och Pelle Envall (2005), beskrivs olika typer av rekreationscyklister utifrån ett svenskt perspektiv. Här menar författarna att lokalbefolkningen utgör 80-90 procent av alla rekreationscyklister och att deras aktiviteter omfattar allt från träningsrundor till dagsutflykter (Koucky & Envall, 2005). Att lokalbefolkningen utgör en stor del av cyklisterna på leder för rekreationscykling stöds även av Cope, Downward och Lumsdon (2004) i deras undersökning av cykelturism i nordöstra England. Även turister som semestrar i området utnyttjar cykelleder i sin närhet för rekreation, där cyklingen är en av flera aktiviteter under semestern. En annan grupp av rekreationscyklisterna är de tillresta utflyktscyklister. Dessa cyklister är beredda på att ta sig en längre sträcka med hjälp av bil

eller kollektivtrafik för att cykla en attraktiv rutt som en dagsutflykt. Cykelturister beskrivs även i denna bok och definieras här som dedikerade cyklister som cyklar längre sammanhängande sträckor och övernattar en eller flera gånger längs vägen (Koucky & Envall, 2005).

### 3.2 Olika typer av cykelaktiviteter

I den brittiska cykelorganisationen Sustrans skrift ”Cycle Tourism information pack” skiljer man på tre olika typer av cykelturism: cykelsemester, semestercykling och dagsturer på cykel. *Cykelsemestern* definieras av personer från både lokala orter och långväga besökare som stannar en eller flera nätter på resmålet och där cyklingen utgör huvudmålet på resan. Dessa resenärer ses ofta som dedikerade cyklister, vilka både kan ha köpt en paketresa av en turoperatör eller själva planerat sin resa och gjort bokningar. *Semestercykling* innebär att cyklingen inte är det huvudsakliga målet med resan, utan är en aktivitet bland många andra som turisten företar sig under sin semester. *Dagsturer på cykel* definieras av Sustrans som resor där cyklisten utgår ifrån sitt hem och med hjälp av cykel, bil eller kollektivtrafik tar sig till en plats för att cykla (Sustrans, 1999). Denna typ av dagsturer kan ses som typisk för rekreationscyklister, då cyklisten utgår ifrån sitt eget hem och vistas på destinationen mindre än 24 timmar.

Cykelsemestern kan se ut på olika sätt och tre olika huvudtyper beskrivs i Sustrans skrift: cykelsemestrar utifrån en fast punkt, självständigt planerade cykelsemestrar och paketresor eller paketturer med cykel. *Cykelsemestrar utifrån en fast punkt* innebär att cyklisten har en fast start- och slutpunkt, till exempel ett hotell, varifrån denne gör dagsturer ifrån. Dessa cykelsemestrar är egenorganiserade och varar i regel i två till tre dagar. *Självständigt planerade cykelsemestrar* betyder resor längs en led eller slinga som kan

vara mellan två dagar och två veckor där cyklisten själv planerar och bokar sin resa (Sustrans, 1999). Den självständiga cykelturisten beskrivs även av Matthew Lamont i hans avhandling "Independent bicycle tourism in Australia: A whole tourism systems analysis" (2009b). Lamonts definition av den självständiga cykelturisten är:

A person who is away from their home town or country for a period not less than 24 hours or one night, for the purpose of a vacation or holiday, and for whom using a bicycle as a mode of transport during this time away is an integral part of their holiday or vacation. This vacation is independently organised and may include the use of transport support services and any type of formal and/or informal accommodation. (Lamont, 2009b, s. 73)

*Paketresor eller paketturer med cykel* innebär cykelsemestrar där cyklisten får sin resa planerad och organiserad av en turoperatör. Resorna kan både genomföras med guide och på egen hand. Denna typ av cykelsemestrar utgör endast en liten del av marknaden för cykelturism (Sustrans, 1999).

*Semestercykling* och *dagsturer på cykel* utgörs av liknande aktiviteter och kan sorteras in i två kategorier enligt Sustrans (1999): cykling längs bilfria leder och dagsturer i cirkulära rutter. Cykling längs bilfria leder innebär att cyklisterna använder sig av trafikfria leder och beskrivs som speciellt lämpade för familjer och oerfarna cyklister. Hyrcyklar är vanliga vid denna typ av utflykt.

Dagsturer i cirkulära rutter beskrivs som varierande sträckor där cyklisten utgår ifrån och kommer tillbaka till samma plats. Dessa turer varierar beroende på cyklistens erfarenhet och kan både innebära cykling längs bilvägar och cykelleder. Cyklisten kan både använda sig av etablerade leder eller planera sin egen rutt. En stor del av dessa cyklister tar sig till startplatsen via bil och använder sin egen cykel (Sustrans, 1999). Dessa

typer av aktiviteter kan ses som signifikanta för rekreationscyklisten.

### 3.3 Vad skiljer cykelturisten från rekreationscyklisten?

Skillnaden mellan cykelturister och rekreationscyklister beskrivs ofta som svårdefinierad (Sustrans, 1999; Lamont, 2009) och vikten av de olika parametrarna som påverkar begreppet skiftar i olika situationer. Sustrans beskriver skillnaden mellan rekreation och turism:

Leisure visits are made by local residents, whilst tourist visits are made by people away from their usual locality. (Sustrans, 1999, s. 2)

Detta stödjer även Lamont (2009a), då han menar att cykelturism ska definieras utifrån samma premisser som turism generellt. Skillnaden ligger även i de olika gruppernas sätt att resa och konsumera (Sustrans, 1999), vilket är extra viktigt att definiera för att kunna beräkna deras ekonomiska värde och påverkan på omgivningen (Lamont, 2009a). Trots detta är det svårt att dra en tydlig gräns mellan begreppen. En av orsakerna till detta är att cyklingen både kan ses som ett transportsätt och som en aktivitet i sig. Därför kan det vara svårt att precisera hur långt man behöver förflytta sig från sitt hem för att kategoriseras som antingen rekreationscyklist eller cykelturist (Sustrans, 1999).

### 3.4 Övriga brukare

I denna uppsats undersöker vi främst cykelturistens och rekreationscyklistens behov och förutsättningar, men flera andra brukargrupper kan gagnas av utvecklingen av turistiska cykelleder. Utvecklingen av turistiska cykelleder kan även hjälpa till att öka vardagscyklingen då många återupptäcker cykling under semestern. De som bor i närheten av leden gagnas också då den

skapar bättre förutsättningar för cykelpendling (Sustrans, 1999; Meschik, 2012).

Sustrans (1999) nämner ett antal olika grupper som också kan ses som en del av begreppet cykelturism: mountain bike-cyklist, cykelklubbar, sponsrade cykellopp, cyklande skolgrupper och tävlingscyklist (Sustrans, 1999). Bilfria cykelleder gör det även lättare för personer med funktionsnedsättning att ta sig till rekreationsområden så som rullstolsburna och äldre med rullatorer. Om leden dessutom är asfalterad skapas förutsättningar för användning av rullskridskor, rullskidor och racercyklar som kräver denna typ av underlag för att kunna användas (Koucky & Envall, 2005).

### 3.5 Vem är cyklisten? Exempel på studier

Ett antal undersökningar har gjorts runt om i världen för att kartlägga cykelturisters förutsättningar och behov. I detta avsnitt beskrivs resultatet av några studier av cyklist som vi tycker överensstämmer med förutsättningarna för Kattegattleden på grund av den geografiska närheten och likheterna i resmålen.

I Simonsens och Jørgensens (1998) utredning av marknaden för cykelturism på Bornholm och Fyn i Danmark undersöktes cykelturisternas bakgrund och beteende. Detta gjordes genom enkätfrågor ställda till 394 cyklist under sommaren 1995 (Simonsen & Jørgensen, 1998). I denna undersökning visade det sig att 58 % av cyklisterna var män och 42 % var kvinnor och att ungefär hälften av cyklisterna var mellan 25 och 49 år gamla. Få av cyklisterna var över femtio år och 19,5 % var under 15 år vilket kunde förklaras av att de var barn som reste tillsammans med sina föräldrar. Cirka 20,3 % av cyklisterna var mellan 20 och 25 år gamla. Undersökningen visade även att en stor del av cyklisterna reste i par medan få reste ensamma eller i grupper större än fem personer. Simonsen och Jørgensen tittade

även på vilken typ av boende cyklisterna använde under sin resa och det visade sig att fler än hälften av cyklisterna bodde på campingar. Detta var den klart dominerande typen av boende. Relativt få cyklist bodde på hotell under sin resa medan fler valde att bo på vandrarhem (Simonsen & Jørgensen, 1998).

Simonsen och Jørgensen skiljer på cyklist som cyklar från ett och samma boende och de som cyklar från ett boende till ett annat (alltså byter boende flera gånger under sin resa). Drygt hälften av alla cyklist valde att byta boende under sin resa medan cirka 40 % utgick ifrån samma boende under hela resan. Längden på resan varierade mellan cyklisterna men undersökningen visade att majoriteten (knappt 80 %) av dem stannade på resmålet mellan 5 och 14 dagar och i genomsnitt stannade de i 9-10 dagar. Undersökningen visade även att många av cyklisterna handlade på resmålet men lagade sin egen mat (75,4 %) och att färre (11,7 %) valde att äta på restaurang. Dock så var fler av cyklisterna benägna att äta på restaurang som andrahands val (27,4 %). Simonsen och Jørgensen valde även att undersöka vilken typ av yrke och inkomst cyklisterna på Bornholm och Fyn hade. Det visade sig att det allmänna antagandet att cykelturister har sämre inkomst än vanliga turister inte stämde utan tvärt om, undersökningen visade att en stor del av cyklisterna var högutbildade eller arbetade på kontor (Simonsen & Jørgensen, 1998).

I "Cykelturism och effekter på lokal, regional och nationell nivå" av Tobias Heldt och Viktoria Liss (2013), utförs en fallstudie av cykelturister i Varberg och på Gotland. Denna publikation utreder de ekonomiska effekterna av cykelturism i Sverige och cykelturisters inställning och vanor i två orter med potential som cykeldestinationer. Undersökningen omfattade en fallstudie där 483 enkäter besvarades av cykelturister i Varberg och på Gotland under sommaren 2012 (Heldt & Liss, 2013). Fallstudien visade att fördelningen





*Figur 3. Cyklisterna är en heterogen grupp som kan vara svår att definiera.  
(Foto: Region Halland/Magnus Andersson, 2014)*

mellan kvinnor och män var förhållandevis jämn, 53 % män och 47 % kvinnor i Varberg och det omvända på Gotland. Åldersspannet på respondenterna var stort men resultatet visar att en fjärdedel av cykelturisterna var födda på 1940-talet och cirka 20 % på 1960-talet. Det var dock stor skillnad mellan de två olika orterna då genomsnittsåldern för cykelturisten i Varberg var 58 år medan den på Gotland var 38 år (Heldt & Liss, 2013).

Cykelturisternas utbildningsnivå jämfördes med Sveriges befolkning och det visade sig att 43 % av respondenterna hade en eftergymnasial utbildning, vilket är 10 procentenheter högre än befolkningen i stort. Detta skiljde sig något mellan orterna, då respondenterna på Gotland generellt hade en högre utbildningsnivå än motsvarande i Varberg. I fallstudien ställde författarna även frågor om cyklisternas inkomst och resultatet visar att medelinkomsten hos de tillfrågade individerna på Gotland var 27 129 kr och hos motsvarande i Varberg var medel-

inkomsten 26 117 kr. Fördelningen mellan de olika inkomstspannen skiljde sig mellan de olika orterna. Cirka 40 % av urvalet på Gotland hade en månadslön på mellan 25 000 och 34 999 kr medan cirka 20 % av cyklisterna i Varberg hade en inkomst på mellan 10 000 och 14 999 kr. Alltså var inkomsten generellt lägre hos de tillfrågade i Varberg i jämförelse med motsvarande på Gotland. I Heldt och Liss undersökning kom det även fram att de tillfrågade upplevde sin hälsa och sitt välbefinnande bättre i jämförelse med genomsnittet för den svenska befolkningen. Cirka 92 % av respondenterna upplevde sitt allmänna hälsotillstånd som gott eller mycket gott (Heldt & Liss, 2013).

Resultaten från fallstudien innehåller även information om cyklisternas resesällskap och erfarenhet av cykling. Den genomsnittlige cyklisten hade 1,6 personer ur sin familj med sig på resan och nästan varannan reste med en familjemedlem. Cirka 30 % av de tillfrågade hade med sig mellan två och fem familjemedlemmar på

resan (Heldt & Liss, 2013). Många av respondenterna var även vana cyklister och uppgav att de cyklade till vardags. Resans längd varade i snitt 12 dagar bland de tillfrågade i Varberg och 8 dagar för motsvarande på Gotland (Heldt & Liss, 2013).

Extra intressant för Heldt och Liss (2013) fallstudie bland turistcyklister i Varberg och på Gotland var att man även undersökte cyklisternas konsumtionsmönster. Här frågade man respondenterna bland annat om hur mycket pengar man lagt på boende, mat, shopping och transport. Resultatet visar att 58 % av de tillfrågade förlagt sitt boende på campingar och cirka 19 % på vandrarhem. Av respondenterna var det 13 % som bodde på hotell och 5 % som bodde i stuga. Den genomsnittliga boendekostnaden var 215 kr per person och dygn, där cykelturisterna i Varberg spenderade något mer pengar på boende än cykelturisterna på Gotland (245 kr respektive 179 kr per person och dygn). Dygnskonsumtionen för cykelturisterna var 686 kr per dygn och person för Gotlandscyklister medan cykelturisterna i Varberg spenderade mindre, i genomsnitt 485 kr per person och dygn. I dygnskonsumtionen räknas restaurang- och cafébesök, livsmedel, shopping, cykelutrustning, entrébiljetter och resor under dagen in (Heldt & Liss, 2013).

### 3.6 Rekreationscyklister och cykelturisters behov

För att kunna skapa goda förutsättningar för en nationell cykelled för rekreation och turism krävs det att man tittar närmare på den information som finns angående cyklisternas behov (Downward & Lumsdon, 2001). Behoven kan vara väldigt varierande då dessa cyklister är en heterogen grupp. Dock kan man anta att en cykelled som erbjuder en större spännvidd med service, boende och besöksmål lockar en bredare grupp

av besökare och därmed fler människor (Koucky, 2010). Nedan följer ett antal olika aspekter som ofta nämns i den studerade litteraturen som betydande för att leden ska kunna möta dessa behov.

#### *Infrastruktur*

För att kunna ägna sig åt rekreationscykling krävs infrastruktur som möter cyklisternas behov. Cykelturister använder sig både av små landsvägar och renodlade cykelleder fria från trafik under sina resor (Lamont, 2009b). Cykelledens fysiska förutsättningar spelar en viktig roll för att locka cykelturister och rekreationscyklister. Ledens längd påverkar till stor del vilka som använder den. En led behöver minst vara 10-20 km för att bli intressant för rekreationscyklister (Koucky & Envall, 2005) och långväga cykelturister vill ha ännu längre sammanhängande sträckor, gärna längre än 200 km vilket innebär cirka fyra till fem dagsetapper (Kågeson, 2007). Många cykelturister och rekreationscyklister gör utflykter och resor med vänner och familj (Downward & Lumsdon, 2001; Koucky & Envall, 2005), därför krävs det att leden är relativt lättcyklad för att cyklisterna inte ska behöva lägga för stor koncentration på själva cyklingen utan ha möjlighet att prata med varandra.

Cykelledens bredd och beläggning påverkar hur lättcyklad den är. Ledens bredd behöver vara tillräckligt för att cyklisterna ska kunna cykla bredvid varandra och beläggning av asfalt gynnar oerfarna cyklister. Asfalterade leder gör även det lättare för andra grupper av användare så som rörelsehindrade och rullskridskoåkare. Rekreationscyklister och cykelturister beskrivs som mindre känsliga för omvägar än vardagscyklister men trots detta får inte cykelleder ha allt för stora avstickare. Cykelleden ska uppfattas som kontinuerlig och därför är det viktigt att den inte har för många avbrott i form av till exempel fart hinder (Koucky & Envall, 2005).

### *Säkerhet*

Säkerhetsaspekten beskrivs som avgörande för att skapa förutsättningar för cykelturism och rekreationscykling av flera författare (Lamont, 2009b; Koucky & Envall, 2005; Sustrans, 1999). Den faktor som påverkar cyklisternas säkerhet mest är när de behöver dela väg med fordonstrafik och det bästa är om cykelleder som riktar sig till dessa grupper är helt bilfria (Koucky, 2009). Helt bilfria leder lockar en större del lokala rekreationscyklister som ofta är mer oerfarna på sadeln än cykelturisten (Sustrans, 1999). Även om leden är separerad från biltrafik är det fördelaktigt om den inte ligger i direkt anslutning till en hårt trafikerad bilväg då denna miljö ofta är otrevlig och cyklister störs av buller, avgaser och stänk från förbipasserande bilar (Koucky & Envall, 2005). Ofta kan det vara svårt att skapa långa sammanhängande cykelleder som är helt bilfria och ibland krävs det att leden går på vägar med blandtrafik. Om så är fallet är det viktigt att vägarna har god sikt och en hastighet som är relativt låg, helst under 50 km/h, och att åtgärder görs vid platser som kan vara extra farliga, till exempel backkrön med skymd sikt (Koucky, 2009). Om den svenska nollvisionen för trafiksäkerhet ska följas bör inte vägarna ha en hastighet som går över 30 km/h om cykel- och biltrafik ska blandas. Dock så borde cykelleder för turism och rekreation på sikt sträva efter att bli bilfria, inte bara på grund av säkerhetsaspekten utan även för att detta ökar ledens popularitet (Koucky, 2009; Kågeson, 2007).

### *Information*

För att människor ska få vetskap om en cykelled krävs information genom olika kanaler. Denna information kan både ses som ett sätt att marknadsföra en cykelled och som en tillhandahållen service till cyklisterna. Ett bra sätt att få ut denna information är genom att ha en egen hemsida för leden där det finns korrekt och utförlig information med kartor, erbjudanden, anslutningar, boende, med mer (Koucky, 2010).

Utöver information på internet väntar sig många cykelturister information på plats i form av broschyrer och kartor. Dessa broschyrer bör förutom praktisk information även innehålla information på flera språk om sevärdheter, boendemöjligheter, restauranger längs leden och andra aktiviteter (Koucky, 2010). Kartor är viktiga för att cyklisten ska kunna känna sig trygg och hitta längs leden. Kartor kan förutom vägvisning innehålla distansangivelser, servicesymboler, terrängens beskaffenhet, med mer (Lamont, 2009b).

### *Skyltning*

Även om det finns utförlig information om cykelleden på internet eller i broschyrer behöver cyklisten information och vägledning på plats i form av skyltning. Cyklisterna ska inte behöva kliva av cykeln för att titta på kartan för att kunna följa leden utan skyltningen ska tydligt visa var leden går. Distansangivelser och information om sevärdheter och rastplatser är också viktigt att ha med i skyltningen för att cyklisten ska kunna bedöma avståndet till nästa etappmål och få överblick (Koucky & Envall, 2005). Även om huvudfunktionen för skyltningen är att vägleda cyklisterna kan skyltningen också leda till att fler uppmärksammar leden. En tydlig och konsekvent skyltning gör att fler bland lokalbefolkningen ser möjligheter för cykelutflykter. I tätorter och vid knutpunkter är det viktigt att visa hur man kan nå leden, dels därför att det kan vara svårt för cyklisten att få en överblick på dessa platser och för att skyltarna är synliga för många (Koucky, 2010).

Förutom att skyltningen visar var leden går och hur långt det är till olika tätorter kan den även visa vägen till olika besöksmål så som badplatser, övernattningsmöjligheter, kollektivtrafiknoder och rastplatser. På rastplatser är det bra med mer utförliga informationsskyltar där cyklisten kan läsa om lokala besöksmål, platsens historia och natur eller se på karta var man befinner sig (Koucky & Envall, 2005).





*Figur 4. Upplevelsen är viktig för cyklisten. Här vid en vacker utsiktsplats kallad 'Park and Rest' vid Moles Chamber, längs leden Tarka Trail, en del av Sea to Sea cykelledsystem i England. (Foto: Robin Bevis/Sustrans, 1999)*

### Upplevelser

En viktig förutsättning för cykelturism och rekreationscykling är att området där man vill utveckla en cykelled erbjuder naturupplevelser och besöksmål av hög kvalitet (Kågeson, 2007; Koucky, 2010; Schuett & Holmes, 1996). Rekreationscyklisten och cykelturisten vill cykla på leder genom natursköna områden som erbjuder ro, som passerar olika besöksmål och möjligheter till pauser, mat och dryck (Koucky, 2010). Cykelturisten eller rekreationscyklisten vill ofta vara aktiv under sin semester eller utflykt, därför är det viktigt att anknyta leden till närliggande besöksmål och aktiviteter som ger cyklisten möjlighet att göra en avstickare (Pratte, 2006). I Simonsens och Jørgensens undersökning listar de tillfrågade cyklisterna orsakerna för val av sin semester. Orsaker så som att vara ute i

naturen, träning, uppleva lokala sevärdheter och besöksmål rankades högst (Simonsen & Jørgensen, 1998).

### Tillgänglighet

För att cyklisterna ska kunna utnyttja en led krävs det goda kommunikationer till och från leden. För lokala rekreationscyklister innebär detta att kunna ta sig till leden direkt från sitt hem på cykelsadeln eller med hjälp av kollektivtrafik (Koucky & Envall, 2005). En bra anknytning till cykelleden från det urbana vägnätet underlättar resor där cykeln är det enda färdmedlet, vilket också gör leden tillgänglig för fler människor (Downward & Lumsdon, 2001). Cykelturister och rekreationscyklister som ofta reser en längre sträcka behöver tillgång till goda kommunikationsmöjligheter, helst där man ska kunna ta med

sig cykeln på till exempel tåget. Många cyklister tar sig även till leden med hjälp av bil och därför behövs det parkeringsplatser längs med sträckan (Sustrans, 1999).

Om cyklisten tar sig till leden med hjälp av bil innebär detta att den samme behöver ta sig tillbaka till utgångspunkten. Detta innebär att cyklister som tar sig till cykeldestinationen med hjälp av bil främst är intresserade av att cykla en cirkulär rutt eller slingor för dagsutflykter. För att kunna utveckla en attraktiv längre cykelled är en välutvecklad kollektivtrafik som möjliggör cykeltransport avgörande. Detta innebär inte bara bättre tillgång till ledens start- och slutpunkt utan ökar även flexibiliteten för cyklisten då denne kan välja att ta en paus från cyklingen och färdas en sträcka med kollektivtrafiken (Koucky, 2010).

#### **Boende**

Cykelturister har visat sig ha varierande behov när det gäller boende, från enkla campingplatser till lyxiga hotell (Koucky, 2010; Lamont, 2009b). Ett brett utbud av boenden i olika komfortklasser och på avstånd motsvarande en dagsetapp (cirka 4- 8 mil) längs leden gör den attraktiv för många olika typer av cyklister (Koucky, 2010). Utöver ett behov av olika typer av boenden har cyklisterna vissa specifika behov som skiljer dem från andra turister. Därför har flera organisationer runt om i Europa skapat certifieringssystem som märker ut de boendeanläggningar som kan tillgodose dessa behov. Den tyska cykelorganisationen ADFC listar följande baskrav som bör uppfyllas för att få deras certifiering *Bett & Bike* (från Koucky, 2010, s. 10):

- Det går bra att bara stanna en natt
- Det finns möjlighet att låsa in sin cykel i säker och täckt cykelförvaring
- Det finns möjlighet att kunna torka blöta kläder och utrustning

- Det finns grundläggande verktyg för cykelservice, till exempel luftpump
- Det finns information om närmaste cykelverkstad
- Det finns information om lokala besöksmål, cykelleder, med mera
- Det erbjuds en mättande ”cyklistfrukost”

Utöver dessa krav kan boendeanläggningar underlätta för cyklisterna ytterligare genom att exempelvis ge möjlighet att köpa med sig fika eller anordna bagagetransport (Koucky, 2010). Eftersom cyklisterna har specifika behov som ibland kan vara svåra att möta är det viktigt att den lokala turismnäringen är positivt inställd och välkomnande mot cyklisterna generellt sett (Sustrans, 1999; Koucky, 2010).

#### **Mat och dryck**

Upplevelsen beskrivs ofta som central under cykelsemestern och en viktig del av detta är matupplevelsen. Cyklisten uppskattar att kunna stanna för en fika eller för att äta något gott och vila på flera ställen utmed sträckan, helst varannan mil (Koucky, 2010). En naturlig förklaring till att cyklisterna ofta behöver stanna för att äta på restaurang eller handla mat i livsmedelsbutik är att det är svårt att transportera mat för hela resan på cykeln (Simonsen & Jørgensen, 1998). Även om det finns många möjligheter att stanna och äta längs en led kan restauranger och caféer vara mer eller mindre cyklistvänliga. Precis som när det gäller boendeanläggningar har cyklisten vissa behov som skiljer dem från andra turister. Ett exempel på detta är möjligheten att kunna fylla på vattenflaskor och att parkera cykeln. Eftersom cykling är fysiskt krävande är det viktigt för cyklisten att regelbundet få chansen att fylla på sin vattenflaska. En annan viktig aspekt är att matställen och restauranger är utmärkte och skyltade så att cyklisten kan få en uppfattning om vilket utbudet är och framför allt får möjlighet att planera sina etapper (Koucky, 2010).

### *Rastplatser*

När inte utbudet av restauranger eller andra pausmöjligheter är tillräckligt längs leden behöver rastplatser komplettera för att kunna möta cyklisternas behov. Rastplatser kan erbjuda efterlängtnade pauser och tillhandahålla väderskydd, fina vyer, sittplatser, sopkärl, toalett, information, möjlighet att fylla på vattenflaskan, med mer. Väl planerade och placerade rastplatser är kvalitetshöjande för leden och kan bidra till att den får en särskild karaktär (Koucky, 2010). Cykelrastplatsen som fenomen kommer att beskrivas närmare i kapitel 4: *Cykelrastplatsen*.

### *Övrig service*

Eftersom rekreationscyklisterna och cykelturisterna använder sig av cykeln som fordon är det ett antal tjänster som är specifika för denna typ av färdssätt. Cykeln kan gå sönder eller behöva service och därför är det viktigt att det finns verkstäder som kan ta emot cyklisterna och hjälpa dem (Koucky, 2010). Även om cyklisterna klarar av viss service själva kan de sakna de verktyg som behövs för att klara av reparationen. Därför krävs det att det finns information om närmaste verkstad längs leden (Lamont, 2009b). Vid mindre reparationer räcker det med att certifierade boendeanläggningar erbjuder verktyg för enklare service (Koucky, 2010).

Cykeluthyrning är en viktig tjänst vid etablerade cykeldestinationer. Att ha möjlighet att hyra en cykel underlättar för de turister som reser en längre sträcka då det kan vara svårt att själv transportera sin egen cykel på tåg eller flyg. Cykeluthyrning möjliggör även för spontana cykelutflykter om besökaren inte har med sig en egen cykel. Ofta behöver den som hyr cykeln lämna tillbaka den på samma ställe men vid växande kundunderlag bör möjligheten att kunna lämna tillbaka cykeln på en annan plats längs leden utvärderas (Koucky, 2010).

En annan tjänst som ofta nämns är organiserad bagagetransport åt cyklisterna. När besökaren cyklar kan det vara besvärligt med för tung packning och då kan bagagetransport mellan de olika målpunkterna vara en bra lösning. Detta beskrivs som en viktig förutsättning för att mer komfortkrävande turister ska ge sig ut på en längre cykelsemester (Koucky, 2010).





## 4. CYKELRASTPLATSEN

Inledningsvis i detta kapitel förklaras cykelrastplatsens funktioner och service utifrån litteraturstudien samt ett samtal med Michael Koucky som ägde rum den 21 november 2014. I detta kapitel tas också kortfattat upp vad som skiljer cykelrastplatser åt från bilrastplatser samt vad som bör tas hänsyn till gällande utformning, placering samt underhåll och skötsel av rastplatser.

### 4.1 Cykelrastplatsens funktion

Eftersom cykling är fysiskt krävande är det nödvändigt att det finns rastplatser längs med en cykelled där cyklisten kan stanna till och ta en välförtjänt paus. Rastplatser är också viktiga ur den bemärkelsen att de kan tillgängliggöra vackra platser för cyklisten och på så sätt bidra till naturliga stopp längs med leden, som gör resan mer upplevelserik. Det är viktigt att det finns tillräckligt antal pausmöjligheter som erbjuder service och upplevelser längs en cykelled. Funktionella rastplatser längs en led ger besökaren en känsla av trygghet och bekvämlighet. Rastplatser visar en omtanke om cyklistens behov och stärker på så vis helhetsbilden av leden.<sup>2</sup> Koucky beskriver i rapporten "Cykelturistleder - Vad krävs mer än asfalt?" att rastplatser är ett kvalitetshöjande inslag utanför tätorter där det finns få caféer eller restauranger som pausmöjligheter (Koucky, 2010).

Generellt bör rastplatsen vara en vilsam plats där man i vacker miljö kan koppla av (Birgersson, 2007). Detta innebär att rastplatsen helst ska vara fri från trafikbuller och vara trafiksäker. Det handlar om att lyfta fram fina vyer, natur, kultur, platsens historia samt att göra rastplatsen till en plats värd att minnas. Detta bör göras efter platsens förutsättningar med till exempel lokala material i åtanke (Vägverket, 1999).


<sup>2</sup> Michael Koucky. Trafikkonsult. Telefonintervju, (2014-11-21).

### 4.2 Cykelrastplatsens service

När det kommer till service på rastplatser bör basutbudet avse sopkärl, bord, stolar och informationstavla med karta. Det är också fördelaktigt om det finns tillgång till toalett, vindskydd, vatten att fylla på vattenflaskan med och möjlighet att låsa fast cykeln (Koucky, 2010). Service såsom elcykelladdning, lättare cykelservice, tillgång till luftpump, lekutrustning för barn och wifi kan också komma att vara aktuellt beroende på hur många besökare som cyklar cykelleden.<sup>3</sup>

Nedan följer en genomgång av den viktigaste servicen på cykelrastplatsen utifrån litteraturstudien samt samtalet med Michael Koucky:

<sup>3</sup> Michael Koucky. Trafikkonsult, telefonintervju, (2014-11-21).

- 
- Information med karta
  - Funktionella och tilltalande möbler
  - Toaletter, sopkärl och vattentillgång
  - Vädskydd

### *Information med karta*

Som cyklist på en cykelled är det viktigt att veta var på leden man befinner sig för att kunna planera sina dagsetapper. Att veta hur lång sträcka och hur lång tid det tar till nästa rastplats är därför relevant för att kunna lägga upp sin resa på ett bra sätt. Det är därför viktigt att rastplatsen som man befinner sig på knyts ihop med nästa rastplats med information. Det bör också finnas aktuell turistinformation med tydliga kartor på cykelrastplatsen (Vägverket, 1999). Information om lokalt näringsliv, vad som finns att uppleva och göra i närområdet, boende och mat är också betydande för den besökande och ger dessutom företag och kommuner en bra möjlighet att marknadsföra sig (Bucht, Pålstam & Wingren, 1996). När det kommer till vägvisning är det viktigt att det finns tydlig upplysning om rastplatsen så att cyklisten inte riskerar att missa den om man kommer cyklandes i hög fart.<sup>4</sup> Även information om alternativa vägval bör finnas på rastplatsen (Vägverket, 1999).

### *Funktionella och tilltalande möbler*

En cykelrastplats bör erbjuda möbler som bord och stolar. Cyklisten ska kunna sätta sig ner och äta och dricka. Det ska också finnas möjlighet för parkering av cykeln och möjlighet till att låsa fast den.<sup>5</sup>

### *Toaletter, sopkärl och vattentillgång*

På restauranger, caféer och andra offentliga platser som gästhamnar och badplatser finns det oftast toalett tillgängligt. Dessa toaletter kan användas förutsatt att de är öppna under hela cykelsäsongen och att man köper något på caféet eller restaurangen.<sup>6</sup> Det är bra att ha dessa befintliga toaletter i åtanke i planeringen av nya rast-

platser då det är kostsamt att anlägga och förvalta offentliga toaletter vid rastplatser. Där det är ont om toaletter bör man dock anlägga toaletter i anslutning till rastplatser. Det bör finnas tillgång till toalett minst var annan mil, detsamma gäller vattentillgång för att fylla på vattenflaskan (Koucky, 2010).

Sophanteringen på rastplatsen ska ta hand om sådant avfall som uppkommer under resan och rasten. Att det finns någon form av bilväg till rastplatsen med tanke på skötselåtgärder som tömning av sopkärl är också viktigt att planera för (Vägverket, 1999).

### *Väderskydd*

Enligt forskarna Brandenburg, Matzarakis & Arnberger (2007) planerar rekreationscyklister och turistcyklister ofta sin resa i förväg och är noggranna att kolla upp väderleksrapporten inför sin cykeltur. Det finns en tydlig koppling mellan väder och motivationsgrad för att ge sig ut och cykla. Författarna visar i sin studie "Weather and cycling – a first approach to the effects of weather conditions on cycling" att rekreations- och turistcyklisters motivation att cykla är som störst vid fint väder (Brandenburg, Matzarakis & Arnberger, 2007).

Även om turist- och rekreationscyklisten undviker att ge sig ut och cykla vid nederbörd kan det vara svårt att undvika regn vid en längre cykelresa. De allra flesta cyklister accepterar en viss mängd regn förutsatt att cyklisten är rätt klädd och att det finns möjligheter att stanna vid till exempel ett café, restaurang eller vid en rastplats längs med leden där man kan söka skydd.<sup>7</sup>

I svenska väderförhållanden är nederbörd vanligt förekommande. Den uppmätta årsnederbörden i Sverige ligger i allmänhet på 500- 800 mm. Nederbörd faller året om i Sverige, men rikligast under sommar och höst enligt SMHI

4 Michael Koucky, trafikonsult. Telefonintervju, (2014-11-21).

5 M. Koucky, (2014-11-21).

6 Michael Koucky, trafikonsult. Telefonintervju, (2014-11-21).

7 Michael Koucky, trafikonsult. Telefonintervju, (2014-11-21).



*Figur 5. Spång och utsiktsplats vid Krankesjön i Lunds kommun. Till exempel kan gömslen eller spånger tillgängliggöra naturen för besökarna vid en rastplats. Det är alltid viktigt att tänka igenom sitt materialval vid utformning av en rastplats. (Schibbye, 2007, s.70). (Foto: Fanny Lundén, 2014)*

(2014-12-12). Sommartid är det också vanligt med åskskurar som kan innebära stora mängder nederbörd i form av regn eller hagel på kort tid (SMHI, 2014-12-12). Då cykelsäsongen sträcker sig över våren till hösten i Sverige med flest turist – och rekreationscyklister på sommaren finns det en anledning att anlägga väderskydd på sträckor längs med cykelleder som saknar caféer eller restauranger eller andra offentliga platser som cyklisten kan gå in i och söka skydd för regn och stark vind.<sup>8</sup>

#### Övrig service

I vissa fall kan större rastplatser förse med el för laddning av elcyklar. I länder som Neder-

länderna, Belgien och Schweiz finns det möjlighet på flera rastplatser, restauranger och caféer att ladda upp sin elcykel (Koucky, 2010). I framtiden väntas en ökning av elcykelanvändandet och då kan detta komma att bli mer aktuellt. Det är bekvämt för cyklisterna om det finns tillgång till lättare cykelservice på rastplatsen. Detta kan till exempel innebära att det finns tillgång till cykelverktyg och en luftpump på rastplatsen. Då många familjer väljer att ta med sina barn på cykelsemester eller cykelutflykter kan det finnas en mening att anlägga mindre lekplatser i samband med rastplatser.<sup>9</sup>

8 Michael Koucky, trafikonsult. Telefonintervju, (2014-11-21).

9 Michael Koucky, trafikonsult. Telefonintervju, (2014-11-21).

### 4.3 Placering och utformning

En trevlig och välplacerad rastplats kan dra till sig trafikanter, medan en väg som saknar attraktiva rastplatsmöjligheter får motsats effekt (Bucht et al. 1996). Detsamma gäller för cykelrastplatser. Nedan följer en beskrivning av viktiga aspekter när det kommer till placering och utformning av rastplatser för cyklister.

#### *Placering av cykelrastplatser*

När det kommer till placeringsavstånd av rastplatsen från cykelleden rekommenderar Koucky att rastplatsen ligger i direkt anslutning till cykelleden för bästa möjliga tillgänglighet för cyklisten.<sup>10</sup> Lämpliga placeringar är också korsningspunkter mellan olika cykelleder eller vid besöksmål (Koucky, 2010). Koucky (2010) beskriver i sin rapport "Cykelturistleder - Vad krävs mer än asfalt?" att ett lämpligt avståndsintervall mellan rastplatserna enligt den tyska turistorganisationen ADFC bör vara ca 10 kilometer. Enligt Koucky (2010) handlar det om att utnyttja den servicen som redan finns längs sträckan som restauranger och caféer som också kan fungera som rastplatser.

Det är viktigt att ta hänsyn till tillämplig VA, EL och tele när det gäller placering av rastplatser. Vägriktshållanden, markförutsättningar, geoteknik, miljöaspekter och en bedömning av påverkan av omgivande natur är också viktigt att ta hänsyn till (Vägverket, 1999).

#### *Allmänt vid utformning av rastplatser*

Avdelningen för Vägutformning och Trafik på dåvarande Vägverket gav 1999 ut rapporten "Naturrastplatser - en idéskrift". Rapporten tar upp en rad olika aspekter gällande naturrastplatsen som tillvisso kan jämföras med cykelrastplatsen.

För det första är det viktigt att identifiera vad som gör platsen speciell, platsens "*genius loci*".

Kanske har platsen en historisk eller kulturell koppling som kan tas tillvara (Vägverket, 1999). Här handlar det inte om att försöka skapa kopior av tidigare epokers utförande utan snarare att låta historien inspirera i utförande och materialval (Schibbye, 2007). För det andra ska en rastplats vara utformad så att den är värd att minnas. Det är en god idé att göra platsbesök, studera rörelsemönster och sambanden mellan olika tänkbara funktioner i gestaltungsprocessen (Vägverket, 1999). Utformningen av rastplatsen bör inte kännas för överarbetad, utan ibland passar det bättre med enkla och rena former. En överarbetad rastplats kan upplevas som konstlad (Birgersson, 2007). Rastplatsen ska ge en känsla av en helhet och passa in i landskapet (Vägverket, 1999). Helst ska det finnas möjlighet att rasta både i lä, skugga och sol (Birgersson, 2007).

#### *Val av material*

I boken "Friluftsanordningar - en vägledning för planering och förvaltning" av Bengt Schibbye från 2007 ges en del handfasta rekommendationer gällande materialval av friluftsanordningar som kan fungera som inspiration vid utformning av cykelrastplatser. Schibbye (2007) menar att det är viktigt att ta hänsyn till miljö och välja material som är hållbara. Han menar också att man bör skapa en anknytning till närområdet genom att välja lokala material i största möjliga mån (Schibbye, 2007). Det är också relevant att välja tåliga material av hög kvalitet, vilket man ofta sparar in kostnader på i ett långsiktigt perspektiv (Birgersson, 2007). Vanliga material som förekommer på rastplatser är trä, stål, betong och sten (Schibbye, 2007). Den vanligaste ståltypen är galvaniserat stål (varmförzinkat). Rostfritt stål är dyrare men har längst livslängd av alla stålmaterial. Det rostfärgade corténstålet har också mycket lång livslängd i och med sitt oxidskikt. När det kommer till inhemska träslag rekommenderas ek för sin hållbarhet. Därefter är furu, lärk och gran de som står emot röta längst av de svenska träslagen. I vissa konstruktioner så som

10 M. Koucky, (2014-11-21).



till exempel ett trädäck som har en hög slitagenivå, kan utländska träsorter så som kirai vara ett alternativ, förutsatt att det är odlade träd (Schibbye, 2007).

#### *Olika zoner*

Ibland kan det finnas motiv för att erbjuda flera olika rastalternativ på en rastplats. Till exempel kan det finnas en huvudrastplats samt en sekundär rastplats en bit bort från huvudrastplatsen, om det finns något speciellt som man vill visa upp och tillgängliggöra i området. Detta kan till exempel vara en strand eller en höjd med vacker utsikt (Vägverket, 1999).

Zonering innebär i friluftsanordningssammanhang att det finns en medveten indelning av delområden med olika syften. Detta kan till exempel innebära att det finns en medveten entrézon som välkomnar besökarna. Zonering kan också avspeglas i olika tillgänglighet och grad av "orördhet". En sådan i förväg planerad indelning gör det möjligt att utveckla en hög servicegrad för vissa lättillgängliga målpunkter, medan andra får ligga mer fritt opåverkade av moderna anordningar (Schibbye, 2007).

Det är viktigt att bestämma vilken typ av upplevelse och vilka aktiviteter som är lämpliga och kan erbjudas i olika zoner. Planeringen kallas ibland ROS (Recreational Opportunity Spectrum). I detta sammanhang innebär zonering en möjlighet att skapa ett spektrum av olika upplevelser, från det iordningsställda till det helt opåverkade (Schibbye, 2007).

#### *Vegetation*

Vegetation är en viktig del av rastplatsens miljö och kan i vissa fall fungera som landmärken som till exempel ett stort vackert träd eller en sprakande lökplantering. Planteringar kan utformas så att växtmaterialet bildar rumsligheter. Robusta buskar och träd kan med fördel användas som avskiljare till exempel vid toalettus (Vägverket, 1999). Blommande doftande växter eller träd kan

vara trevliga intill sittplatser, dock bör man tänka på att vissa människor har allergier och undvika de allra vanligaste allergibenäigna växterna vid sittplatser. Anlagd vegetation på en rastplats kan göra att rastplatsen lättare smälter in i landskapet och kan hjälpa till att skapa en fin övergång till naturen. Vegetation ger också skugga, vacker blomning och bladverk och kan fungera som en recipient som fångar upp partiklar. Vegetation kan också skapa omväxling, som kontrast till en enformig naturtyp kan en avvikande växtval på en rastplats bryta ett mönster och vara ett uppskattat inslag. Det är viktigt att i största möjliga mån utnyttja befintlig vegetation som är väletablerad och i gott skick. Det handlar om att använda träd och växtmaterial i utformningen som kräver lite skötsel. Ofta kräver nyetablerat växtmaterial en högre skötselgrad än redan etablerat växtmaterial (Vägverket, 1999).

#### *Livslängd, skötsel och underhåll*

Det är viktigt att cykelrastplatsen sköts om för att inte mista sin attraktivitet. Vackra, välskötta rastplatser uppmuntrar till ett varsamt brukande. Ett genomtänkt skötselprogram bör finnas och man bör informera om vem som har ansvar för underhåll och skötsel. Skötseln ska utföras så att en artrik flora gynnas (Vägverket, 1999). Ansvaret ligger ofta hos kommunen eller hos regionen för byggandet och underhållet av cykelrastplatser. Det skiljer sig dock i olika länder vem som ansvarar för vad. I Schweiz är det turistorganisationen i respektive kommun som ansvarar för rastplatserna. I Tyskland är det oftast huvudmannen för cykelleden som ansvarar för rastplatserna, exempelvis ett Bundesland eller en regional led fören ing (Koucky, 2010).

### **4.4 Skillnader och likheter med bilrastplatser**

Cyklisten bör som tidigare nämnts inte utsättas för trafikbuller eller känna sig oprioriterad på

rastplatsen. Därför är det viktigt att komma ihåg att cykelrastplatsen inte är en bilrastplats utan att den är anpassad till de som ska använda den och deras behov.<sup>11</sup> Många bilrastplatser har helt andra förutsättningar. Bilrastplatser, oftast i närheten av bensinstationer är stora, bullriga, har stora asfalterade ytor och kan förstöra intrycket av en fin tillhörande rastplats. (Birgersson, 2007).

Boken "Trafikantupplevelse på väg" av Bucht, Pålstam och Wingren (1996) behandlar bilrastplatsens funktion. Boken handlar främst om rastplatser från en bilists perspektiv men många aspekter faller dock samman med cyklistens behov. Rastplatsens art och kvalitet har till exempel stor betydelse om rastplatsen uppfattas som bekväm, estetiskt tilltalande och trivsamt (Bucht, et al, 1996).

Bucht, Pålstam och Wingren (1996) skiljer den tekniska servicen från den upplevda servicen av antal rastplatsmöjligheter. De menar att man som trafikant kan uppleva att det finns olika många rastplatsmöjligheter längs två lika långa sträckor (med tekniskt sett lika antal rastplatser). Förklaringen till detta kan vara att den ena sträckan har större upplevelsevärden än den andra, men att trafikanten saknar en rastplats för att stanna till och uppleva till exempel en vacker utsikt. Detta kan leda till att trafikanten uppfattar att det finns färre rastplatsmöjligheter även om det faktiska antalet är detsamma. Det är därför viktigt att tänka på att utnyttja befintliga vackra vyer i samband med placeringen av rastplatsen (Bucht, et al, 1996).

---

11 Michael Koucky, trafikonsult. Telefonintervju, (2014-11-21).

## 5. INSPIRATION FRÅN RASTPLATSER RUNT OM I VÄRLDEN

I detta kapitel presenteras några utvalda exempel på rastplatser med olika skala och kontext från olika platser i världen. I vissa fall beskriver vi exempel där man tagit ett helhetsgrepp av rastplatser och hur detta kan te sig och i andra exempel väljer vi att beskriva specifika rastplatser mer ingående. Vi har under arbetets gång kommit över många intressanta rastplatser och gjort ett urval på några som vi vill lyfta fram.

Att rastplatserna främst är från Europa beror på att det har funnits mest tillgängligt material härifrån, men givetvis finns det många fina rastplatser utanför Europa. Genomgången av rastplatserna i Japan, beror på att Fanny hade möjlighet att cykla cykelleden Shimanami Kaido i Japan under hösten 2014. Detta såg vi som en möjlighet att kunna inhämta egna intryck och referenser och få en förståelse för vad som fungerar och vad som inte fungerar på rastplatser från cyklistens perspektiv.

Inledningsvis presenteras exempel på några rastplatser längs med kända cykelleder där man arbetat och tänkt på olika sätt gällande rastplatsernas utformning och funktion.

Då cykelrastplatser är ett relativt begränsat studieområde har vi sett en mening med att även inspireras av andra typer av rastplatser. I vårt grannland Norge har ett omfattande arbete med rastplatser skett de senaste åren, med fokus på arkitektoniska inslag längs med turistvägar. Även om rastplatserna har en annan kontext är de intressanta som inspirationskällor. De visar hur man kan integrera arkitektur med landskapet. Avslutningsvis beskriver vi ytterligare några rastplatser som är belägna i naturområden, varav några är naturreservat eller nationalparker, som vi tycker är inspirerande gällande samspelet mellan det byggda och det skyddade naturlandskapet.

De platser som vi inte kunnat besöka har vi studerat genom bildmaterial och skrifter. Vi har också haft mailkontakt och talat med några av arkitekterna för att skapa oss en bild av rastplatsernas utformning och karaktär.

Vi har delat upp rastplatserna under tre underrubriker enligt följande:

### Rastplatser längs med cykelleder

1. Rastplatser längs med Shimanami Kaido cykelled i Japan
2. Rastplatser integrerade med konst längs med cykelleder i England
3. Rastplatser längs Donauledden i Österrike
4. Rastplatser hemma hos privatpersoner längs med cykelleder i Nederländerna

### Rastplatser från Norges turistvägar

5. Aurlandsfjellets utsiktspunkt och rastplats
6. Rastplatser för fågelskådning
7. Grunnfjør bicycle space
8. Rastplats Snefford
9. Rastplats Kleivodden
10. Rastplats Selvika

### Rastplatser i skyddade naturmiljöer

11. Rastplats vid Hamra nationalpark i Sverige
12. Tverrfjellhytta, Norwegian Wild Reindeer Pavilion i Norge
13. Freya's Cabin and Robin's Hut i England







Rastplatser  
längs med  
cykelleder



## 5. I Rastplatser längs med cykelleder

I detta avsnitt presenteras några exempel på rastplatser längs med cykelleder som främst riktar sig till cyklisten. Rastplatserna ligger alla i anslutning till en cykelled och har till syfte att finnas tillgängliga för rekreationscyklister och cykelturister. De följande exemplen är från Japan, England, Nederländerna och Österrike.

Exemplen har varit viktiga för oss för att få en bild av hur rastplatser ser ut på cykelleder runt om i världen. Tanken är inte att dra generella slutsatser utan snarare att inhämta inspiration.

*Figur 6. Bild från Shimanami Kaido i Japan. Vy över en av broarna som binder samman de sex små öarna som cykelleden passerar. Notera den gröna asfalten som återkommer genomgående längs med delar av leden och hjälper till att visa att man är på rätt väg. (Foto: Fanny Lundén, 2014).*

## Rastplatser längs med Shimanami Kaido cykelled i Japan

*Var:* Mellan Omomichi och Imabari utanför Hiroshima i Japan.

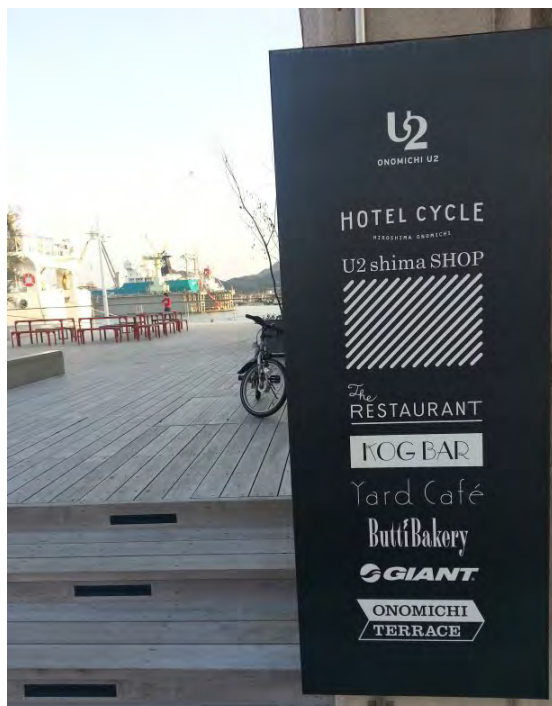
*Vad:* Den 7 mil långa cykelleden passerar sex små öar över åtta moderna broar. Shimanami Kaidoleden öppnades 1999 och längs leden kan cyklisterna njuta av varierande och vackra omgivningar som karaktäriseras av ölandskapets kust, fruktodlingar och små städer. Sevärdheter så som museum och tempel finns längs leden.

Leden är omsorgsfullt skyltad med genomgående vägvisningsskyltar med angivelser om hur många kilometer det är kvar till närmsta samhälle, bro och rastplats. Skyltarna återkommer varje cyklad kilometer, vilket gör det smidigt att planera sina etapper. Det finns anlagda rastplatser med varierande utbud placerade cirka var 15 kilometer. Vissa är större och innehåller väderskydd, vattenkran, sittplatser och information med karta, medan vissa endast har sittplatser. Alla är placerade lättillgängliga intill leden. Som komplement till de anlagda rastplatserna finns en del caféer, restauranger, bensinmackar och privatper-

soner som erbjuder service till cyklisten. Vilken service som erbjuds på dessa ställen, till exempel toalett, pump och vattenpåfyllnad, informeras genom en återkommande banderoll (se figur 16 på nästa uppslag).

Vid staden Onomichi påbörjas eller avslutas cykelresan. Här finns en rastplats som ingår i ett helhetskoncept med cykelhotell, café, restaurang, cykelshop och verkstad som speciellt riktar sig till rekreations- och turistcyklisterna. Byggnaden är ett omgjort sjöfartslager. Cykelrastplatsen ligger nere i hamnen med vacker utsikt och med en strategisk placering cirka tvåhundra meter till tågstationen i staden Onomichi där man kan ta snabbtåget till Hiroshima.

*Kommentar:* Vi tror att Kattegattleden som cykelled skulle gynnas av att man satsar på liknande helhetskoncept som nischer in sig till cyklisten. Det kan vara strategiskt att placera större rastplatser vid start- och målpunkterna Helsingborg samt Göteborg.



Figur 7-9. De japanska arkitekterna Suppose Design office står för invändig samt utvändigt utformning av cykelrastplatsen U2 i Onomichi. Byggnaden är ett omgjort gammalt sjöfartslager. Ett stort trädäck erbjuder sittplatser, men här finns också plats för lek och spontana aktiviteter. (Foto: Fanny Lundén, 2014)





Figur 10. Cykelrastplatsen i staden Onomichi ingår i ett helhetskoncept med cykelhotell, café, restaurang, cykelshop och verkstad som speciellt riktar sig till rekreations- och turistcyklister. Cykelrastplatsen ligger nere i hamnen med vacker utsikt. Cykelrastplatsen har också en strategisk placering i och med att det är cirka 200 meter till tågstationen i staden Onomichi, där man antingen påbörjar eller avslutar sin resa på cykelleden Shimanami Kaido i Japan. (Foto: Fanny Lundén, 2014)





Figur 11. Vägvisningsskylten visar distansangivelser till närmsta samhälle, bro och rastplats och återkommer varje kilometer. (Foto: Fanny Lundén, 2014)



Figur 12. Varuautomaten erbjuder törstiga cyklister varma och kalla drycker. Den återkommer längs med ledens rastplatser och i vissa fall utanför privatpersoners hus, där privatpersoner tar hand om automaten. (Foto: Fanny Lundén, 2014)



Figur 13-14. "Sketching point" Skylten lyfter fram fina vyer att rita av eller fotografera längs med leden. Man cyklar över sex vackra broar under den 7 mil långa leden. (Foto: Fanny Lundén, 2014)





Figur 15. Enkla sittplatser i sten, belägna med en vacker utsikt längs med Shimanami Kaidoledden i Japan. (Foto: Fanny Lundén, 2014)



Figur 16. Återkommande informationsbanderoll som gör det möjligt för cyklisten att snabbt få information om vilken service som finns tillgänglig på till exempel caféer, restauranger, bensinstationer och hemma hos privatpersoner. Dessa rastplatser fungerar som komplement till de anlagda rastplatserna och gör det möjligt för företag och småföretagare att driva en verksamhet, vilket gynnar turismnäringen. I detta fall finns pump, vattenpåfyllnad och toalett tillgängligt vid ett café. (Foto: Fanny Lundén, 2014)





Figur 17-20. Många småföretagare och entreprenörer har startat sin egen verksamhet där de nischat in sig på att erbjuda service till cyklisten. Här ett exempel från "Cycle Garden" några mil från staden Onomichi, där några entreprenörer har startat ett café med tillhörande cykelverkstad. Medan man får cykeln servad, bjuds det på färska clementiner som familjen odlar och man får stoppa ner sina trötta fötter i ett svalkande, citrusdoftande fotbad. (Foto: Fanny Lundén, 2014)



*Figur 21. Runt hörnet till höger ligger rastplatsen "Cycle Garden" där några entreprenörer driver ett café med tillhörande cykelverkstad. (Foto: Fanny Lundén, 2014)*



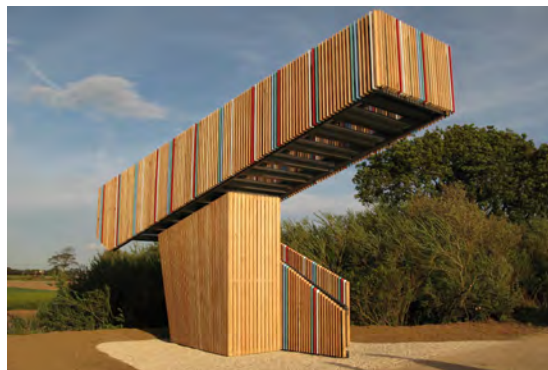
## Rastplatser integrerade med konst längs med cykelleder i England

Var: England

Initiativtagare: Sustrans, National cycle network

Vad: Cykelturismen växer kraftigt i England, i och med ett ökat intresse för miljö, hälsa och fysisk aktivitet. År 2005 fanns 14400 kilometer cykelled som kunde räknas in i National cycle network (Sustrans, 1999). I England har den brittiska cykelledorganisationen Sustrans gjort flera satsningar på så kallade *Art trails* som ingår i det brittiska National cycle network. Detta innebär att man satsat på cykelleder som erbjuder rastplatser integrerade med konst eller intressant design. Målet har varit att göra platserna minnesvärda och intressanta. Flera av rastplatserna har inneburit ett samarbete med kända eller lokala arkitekter och konstnärer. I några av fallen har man samarbetat med lokala skolbarn där barnen

får vara med i skapandeprocessen och sätta sina avtryck i sin närmiljö (Koucky, 2010). The Tarka Trail är en drygt 50 kilometer lång cykelled som är ett exempel på en av dessa leder. Leden ingår i den nationella cykelleden nummer 3, The West Country Way. Längs med leden finns det trettio spännande konstverk att upptäcka, belägna i samband med rastplatser. Konstverken är skapade av åtta lokala och regionala konstnärer. Alla konstverken har tillverkats i lokala material som är typiska för området. Tretton samhällen är inblandade i projektet och står som finansiärer. I samband med rastplatserna finns information som berättar om det omgivande natur- och kulturutbudet och som uppmuntrar cyklister att göra avstickare (Sustrans, 2015).



Figur 22, till vänster. "Wave Shelter Gateway" av Geoff Stainthorpe, längs cykelleden The Tarka Trail (Foto: John Grimshaw/Sustrans, 2000) Figur 23, högst upp till höger. "Boston Pendulum" av den belgiska arkitekten Paul Robbrecht (Robbrecht en Daem) längs en annan av Sustrans leder: The Water Rail Way (Foto: David Martin/Sustrans, 2007). Figur 24, längst ner till höger. Konstverket "Family" av John Butler längs med The Tarka Trail (Foto: Stephen Pill/Sustrans, 1996)



*Kommentar:* Att samarbeta med kända eller lokala konstnärer och arkitekter som får utforma unika konstverk vid rastplatserna är ett spännande tankesätt som bör tas fasta på i utvecklandet av Kattegattledens rastplatser. Möjligheten att

inkludera lokalbefolkningen genom att till exempel låta barn och ungdomar vara med i skapandet kan leda till spännande möten och att fler barn och ungdomar intresserar sig för att cykla leden.



*Figur 25. Michael Pinsky är internationellt känd för sina kreativa och utmanande offentliga konstverk. Detta exempel "The Course" är en installation där man kan sätta sig och trampa igång en film från cykelleden som ger ett smakprov från leden och vad som finns att upptäcka i närheten. (Foto: Michael Pinsky, 2006)*

## Rastplatser längs Donauleiden i Österrike

*Var:* Österrike

*Initiativtagare:* Donau Niederösterreich Tourism och Werbegemeinschaft

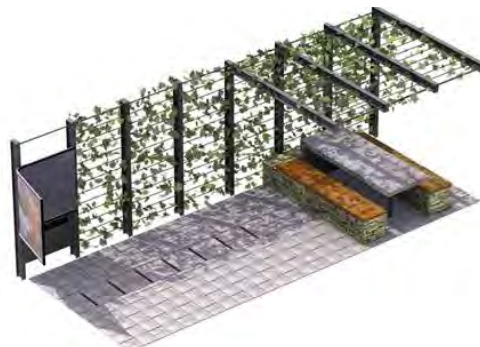
*Arkitekt:* Architektenbüro Pedit-Bodvay

*Vad:* Donauleiden i Österrike genomförde 2004 och 2005 en kraftfull satsning på att förbättra rastplatserna och att skapa en enhetlig profil längs med hela leden. Totalt byggdes ett 30-tal nya rastplatser längs leden och befintliga rastplatser rustades upp. Vid samtliga rastplatser finns informationsskyltar om omgivningen och kartor. Satsningen samordnades av turistorganisationerna Donau Niederösterreich Tourism och Werbegemeinschaft Donau Oberösterreich som ansvarar för utvecklingen och marknadsföringen av Donauleiden. Finansieringen skedde med

regionala medel. Efter utbyggnaden är det aldrig mer än en mil mellan rastplatserna (Petra Riffert i Koucky, 2010).

2014 startades ett nytt projekt där ett tjugotal nya rastplatser planeras fram till år 2018 mellan Passau till Grein i norra delen av Österrike. Rastplatserna ska uppmärksamma det Österrikiska romerska arvet som kommer att återspeglas i designen och genom informationstavlor.

*Kommentar:* Vi tror att Kattgattleden kan gynnas av en enhetlig profil med till exempel informationstavlor vid rastplatser. Det är dock viktigt att komma ihåg att designen av rastplatsen bör ta hänsyn till platsens förutsättningar. Skötseln är också viktig att tänka på för att rastplatsen inte ska tappa i attraktivitet.



Figur 26-28. Rastplats från 2005 vid Donauleiden. Just nu pågår ett nytt projekt för att ytterligare förbättra rastplatserna längs med leden. (Foto: Donau Niederösterreich, 2005)



## Rastplatser hemma hos privatpersoner

*Var:* Nederländerna

*Initiativtagare:* Rustpunt

*Vad:* I Nederländerna har ett speciellt rastplatskoncept utvecklas. Privata personer erbjuder cyklister och vandrare en rastmöjlighet med varm dryck, något att äta, toalett, påfyllning av vattenflaskan och cykelservice mot en valfri avgift. Konceptet bygger på att privatfamiljer öppnar upp sitt hem eller trädgård för cyklisterna.

Fred Heemskerk<sup>12</sup> är en av initiativtagarna till Rustpunt som startade för tio år sedan som ett gräsrotsprojekt utanför staden Deventer. De som startade organisationen var lokala invånare som hade en stark vision. Successivt har antalet medlemmar ökat och idag finns över 500 medlemmar som erbjuder sina hem som rastplatser. Heemskerk förklarar att de fick en liten summa i bidrag från kommunen men att det mesta av arbetet har varit ideellt.

Idag arbetar Heemskerk heltid med bland annat utvecklandet av organisationen. Han förklarar att många vill vara med, men att de måste uppfylla vissa krav för att få vara med i nätverket. Ett krav är att de inte bör ligga alltför nära restauranger eller hotell och ligga i närheten av leden.

Avgiften är ca 1000 kronor per år för ett medlemskap vilket innebär att rastplatsen då ingår i ett nätverk av rastplatser som annonseras på Rustpunts hemsida. På hemsidan kan människor få tillgång till kartor med GPS- koordinater över rastplatsernas lokalitet och få mer information om rastplatsens serviceutbud.<sup>13</sup>

*Kommentar:* Att låta människor öppna upp sina hem och trädgårdar är ett spännande sätt som gynnar småföretagande som skulle kunna appliceras på Kattegattleden.

12 Fred Heemskerk, samordnare Rustpunt, mailkontakt, (2015-02-20).

13 Fred Heemskerk, samordnare Rustpunt, mailkontakt, (2015-02-20).



Figur 29. En privatfamilj öppnar upp sitt hem och sin trädgård för cyklister och erbjuder fika till en låg kostnad. (Foto: Rustpunt.nu, 2012)



Rastplatser  
från Norges  
turistvägar





## 5.2 Rastplatser från Norges turistvägar

I vårt grannland Norge har det norska trafikverket på uppdrag av stortinget och den norska regeringen arbetat med projektet *Nasjonale turistveger* som är ett projekt där man vill lyfta fram Norges vackra natur för turister. Vägarna är omsorgsfullt utvalda av det norska statliga trafikverket och de 18 olika turistvägarna har alla sin egen karaktär och historia att berätta för besökaren.

Det unika med dessa vägar är inte bara den vackra naturen, utan också att man har satsat på innovativa arkitektoniska inslag i form av rastplatser som ska förstärka upplevelsen av den storslagna norska naturen. Projektet har pågått mellan 2000-2015 och har väckt stor uppmärksamhet internationellt och lockar idag många turister (Berre & Lysholm, 2008).

### *Rastplatsernas identitet och dragningskraft*

Ambitionen från det norska trafikverket har varit att rastplatserna ska få en stark identitet och ett värde i sig. De ska representera ett modernt Norge där man visar upp god design och arkitektur i mötet med den vackra naturen. Det handlar om olika platser som antingen bör lyftas fram och tillgängliggöras eller att förstärka redan välkända landmärken. Detta kan innebära att berätta om

platsens historia och stärka platsens kännetecken (Berre & Lysholm, 2008).

Strävan har varit att rastplatserna ska kännetecknas av att ha ett starkt designkoncept och genomfyras av hög kvalitet. Utformningen ska anpassas till varje plats unika karaktär och förutsättningar. Här har hänsyn lagts till situationen och stämningen på varje enskild plats i gestaltningen. Funktioner och material är väl genomtänkta, där hållbarhet sätts i fokus. För att försäkra kvalitén har det norska trafikverket anslutit två arkitekturråd till projektet bestående av landskapsarkitekter och arkitekter (Berre & Lysholm, 2008).

Anläggandet av turistvägar och rastplatser innebär ett ingrepp i landskapet. Målet har varit att minimera negativa ingrepp och inte göra onödiga åtgärder där det inte finns anledning att framhäva, förstärka eller synliggöra landskapet (Berre & Lysholm, 2008).

Många av Norges turistvägars rastplatser är mycket påkostade och spektakulära i sin utformning. Vi tror dock att man kan applicera liknande tankegångar, fast i en mindre skala, i arbetet med Kattegattledens gestaltning för cykelrastplatser.



## Aurlandsfjällets utsiktspunkt och rastplats

*Var:* Stegastein, Aurlandsfjellet, Norge

*Arkitekt:* Saunders Architecture. Todd Saunders och Tommie Wilhelmsen

*Vad:* Stegastein, som ligger på Aurlandsvegen, har alltid varit en attraktiv utsiktspunkt men fram till 2006 var den inte tillgänglig för turister. Känslan enligt arkitekterna är att utsiktsplattformen ska ge ett lätt, dynamisk och svävande intryck till besökaren. Utsiktsplatsen är tillverkad i limträ och lyfter besökaren 30 meter ut i luften och 650

meter över fjorden. Detta ger besökaren en helt unik upplevelse med fantastisk utsikt över det norska fjordlandskapet (Nasjonale turistveger, 2015).

*Kommentar:* Att skapa storslagna arkitektoniska inslag i naturen möjliggör att rastplatsen blir en attraktion i sig som drar till sig besökare. Dock bör detta göras i största möjliga harmoni med naturen och landskapet för att inte förstöra landskapsbilden eller inskränka på naturen.



*Figur 31-33 Utsiktsplats och toalett i Stegastein på Nasjonal turistveg Aurlandsfjellet. Arkitekt: Todd Saunders / Saunders & Wilhelmsen. (Foto: Från vänster Hege Lysholm, 2010; Per Ritzler, 2013; Vegar Moen, 2014)*

## Rastplatser för fågelskådning

*Var:* Längs med turistväg Varanger, Norge

*Arkitekt:* Biotope arkitektur

*Vad:* Varanger är känd som en av de hundra bästa destinationerna i världen för fågelskådning och varje år söker sig tusentals fågelskådare hit. Här har arkitektfirman Biotope skapat en unik konstruktion som är speciellt framtagen för fågelskådning. Som fågelskådare själva, har arkitekterna också blivit viktiga marknadsförare av Varanger som destination för fågelskådning. Gömslena för fågelskådning är konstruerade för att ge besökaren skydd och är strategiskt placerade för att komma så nära fåglarna som möjligt. Biotope arkitekter har skapat en serie olika gömslen som är placerade från Varangerbotn till Hamningberg i Norge. Rastplatserna ingår i Nasjonale turistveger och man har haft en förhoppning om att stärka regionen med denna satsning för naturturism och stimulera den ekonomiska utvecklingen i området. Samarbetet visade sig lyckat då rastplatserna redan har hunnit stimulera turistnäringen och hjälpt till att etablera Varanger som världens mest attraktiva arktiska destination för fågelskådning. Biotope arkitektur vann Nord Norwegian Architecture Prize 2014 för två av sina fågelgömslen (Nasjonale turistveger, 2015).

*Kommentar:* Detta framgångsexempel visar på hur man kan tillgängliggöra natur- och djurliv för människor genom relativt enkla medel. Det visar också på att det finns ett starkt intresse för naturturism och friluftsliv. I detta fall hjälpte de arkitektoniska och funktionella rastplatserna till att stärka Varanger som destination.



Figur 34-36. Fågelskådningskojor av Biotope arkitektur.  
(Foto: Biotope, 2014)



## Grunnfør bicycle space

*Var:* Grunnfør i norra Lofoten, Norge

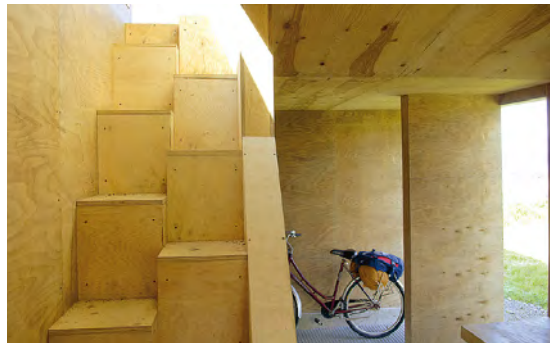
*Arkitekt:* 70°N arkitektur

*Vad:* Rastplatsen är belägen på Grunnfør på Austvågøy i norra Lofoten. Austvågøy är en av många små öar i Lofoten som är kända för sin vackra natur och hit kommer många besökare cyklandes eller med bil. Arkitekterna 70°N arkitektur har skapat en rastplats som riktar sig lite extra till cyklisten. Huset har en utsikt norrut mot Vesterålen och en storslagen utsikt mot bergen i söder. Här kan besökaren söka skydd från vinden och samtidigt njuta av den magnifika naturen (Nasjonale turistveger, 2015).

Cyklar kan parkeras på entréplanet, där man även kan laga mat i ett skyddat utrymme. På det övre planet kan den gripande naturen betraktas i 360 graders panorama.

Huset är byggt med en bärande konstruktion av stål, kombinerat med trä. Den lägre nivån har ett betonggolv och den övre nivån har ett trägolv. Interiören är gjord av plywood och fasaderna har en träbeklädnad (Nasjonale turistveger, 2015).

*Kommentar:* En specialdesignad rastplats som visar omsorg om cyklisten. Praktiskt att man kan ta med cykeln in och få den skyddad från regn samt att det finns plats för att laga mat.



Figur 37-39. Grunnfør bicycle space. (Foto: 70°N arkitektur, 2005)



*Figur 40. Grunnfjor bicycle space. (Foto: 70°N arkitektur, 2005)*



## Rastplats Snefjord

Var: Snefjord, Norge

Arkitekt: PUSHAK (Langeland, Drage Kleiva, Melbye, Gromholt)

Vad: Rastplatsen är belägen vid utloppet av Snefjord vattendrag, vilket är en bra plats för laxfiske. Här fanns ett behov av en plats där man kunde rasta och få skydd från vindar och regn. Den dominerande vindriktningen är från fjorden. Samtidigt ger sikten mot havet de mest attraktiva vyerna. På den södra sidan av mynningen, finns tre lådliknande vindsydd. De är dubbelsidiga och man kan välja sida beroende på hur vindriktningen ligger. Lådorna lyfts över marken, så att undersidan av lådan fungerar som en bänk.

Lådorna är vridna i förhållande till varandra, för att skapa olika situationer, både rumsligt och i förhållande till skiftande väder. Konstruktionen består av svetsade stålprofiler. Lådornas panel-sidor, stolpar och bänk består utav kärnved av ek. Det yttre skalet är obehandlade kopparplåtar som överlappar varandra och så småningom oxiderar och blir gröna. Lådorna är prefabricerade av verkstaden Havøysund Patent Release (Pushak, 2015).

Kommentar: Vindsydder väcker nyfikenhet i sin utformning. Materialen passar med platsens karaktär. I och med att man kan sitta på bägge sidor kan flera sällskap få plats och man kan få sitta lite avskilt om man så önskar.



Figur 41-43. Vindsydd i Snefjord utmed riksväg 889 som tillhör Nasjonal turistveg Havøysund.  
(Foto: Anne Olsen-Ryum, 2012).



*Figur 44. Vindskydd i Snefford. (Foto: Anne Olsen-Ryum, 2012).*



## *Rastplats Kleivodden*

*Var:* Kleivodden, längs med turistvägen Andøya i Norge

*Arkitekt:* Landskapsfabrikken AS - Inge Dahlman

*Vad:* Rastplatsen är placerad vid en vacker sandstrand i ett attraktivt rekreationsområde. Här kommer besökaren nära havet och kan uppleva bergen i Andøya som möter havet. Utsiktspunkten över det öppna vattnet och öarna Bleik och Bleiksøya, är en stämningsfull plats där besökaren kan sitta ner och uppleva utsikten. De svarta möblerna är tillverkade i granitblock från Lødingen (Nasjonale turistveger, 2015).

*Kommentar:* Utformningen är stilistisk och smakfull. De bastanta blocken upplevs eleganta och exklusiva och harmoniserar med omgivningen.



*Figur 45-47. Rastplats Kleivodden. (Foton: Roger Ellingsen/Statens vegvesen, 2014)*



*Figur 48. Rastplats Kleivodden. (Foto: Roger Ellingsen/Statens vegvesen, 2014)*



## Rastplats Selvika

*Var:* Finnmark, längs med Selvika turistväg i Norge

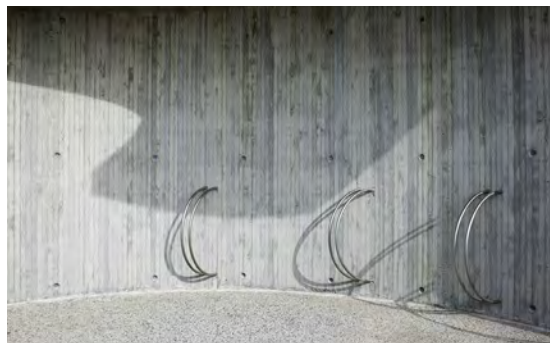
*Arkitekt:* Reiulf Ramstad Arkitekter

*Vad:* Arkitekternas mål med denna rastplats är att leda besökarna på ett magnifikt sätt från vägen ner till havet. De skapade en mjuk böljande väg för att besökaren ska gå långsammare och bli medveten om det omliggande landskapet.

Arkitekterna belyser att det var viktigt att skapa en tillgänglig rastplats som gör det möjligt för alla att ta sig ner till vattnet. Istället för att skapa en trappa och en ramp, fick det bli en universell ramp där alla kan gå. Vid rastplatsen erbjuds besökaren sittplatser, bord, cykelställ samt tak

över huvudet. Rastplatsen består av en robust betongkonstruktion som är formad organiskt (Nasjonale turistveger, 2015).

*Kommentar:* En intressant kontrast mellan det hårda materialet och den mjuka formen. Betongen följer platsens färgskala och samspelar med sanden och bergets grå toner.



Figur 49-51. Öppningarna i betongen ramar in landskapet när besökaren rör sig längs med den slingrande rampen (Foton: Jiri Havran/Statens vegvesen, 2012)



*Figur 52. Rastplats Selvika. (Foto: Jiri Havran/Statens vegvesen, 2012)*



A photograph of a wooden boardwalk or path winding through a forest. The path is made of wooden planks and is bordered by a low wooden railing. The forest is dense with tall, thin trees, some of which have moss or lichen on their trunks. The foliage is in various shades of green and yellow, suggesting an autumn setting. The lighting is soft and diffused, typical of a forest interior.

*Rastplatser i  
skyddade  
naturmiljöer*



### 5.3 Rastplatser i skyddade naturmiljöer

naturreservat, Natura 2000, eller biotopskyddsområden. Kulturvärden så som fornminnen bör också tas hänsyn till. Dessa värden får inte ta skada av anläggandet och användandet av en rastplats. Samtidigt är det viktigt att ge människor chansen att uppleva landskapet. Detta kan också innebära att uppmuntra människor till att komma ut i naturen och röra på sig och lära sig om naturen. Att anlägga rastplatser i naturen är därför viktigt för att främja friluftslivet.

I skrivelsen 2012/13:51 från Miljödepartementet redovisas mål friluftslivspolitikerna och man redogör för de satsningar som har gjorts i syfte att utveckla dessa mål. Regeringens bedömning är enligt följande:

Skyddade områden som nationalparker, naturreservat och kulturreservat är en tillgång för friluftslivet och görs tillgängliga där så är lämpligt. Planering, infrastruktur, skötsel och förvaltning för rekreation och tillgänglighet är av stor vikt, vid sidan av skötsel och bevarande av natur- och kulturvärden. Arbetet med friluftsliv i skyddade områden kräver ökad kunskap

om besökarnas vanor, beteenden och förväntningar och bör ske med lokal förankring och i samverkan med olika aktörer. (Miljödepartementet, 2012-12-20 s. 25)

I detta avsnitt presenteras några exempel på rastplatser som ligger i skyddade naturområden. Exempelen kommer från Hamra nationalpark i Sverige, Dovre nationalpark i Norge samt ett exempel från ett naturreservat i England.

Vi tror att dessa exempel är inspirerande med tanke på att Kattegattleden går igenom vissa skyddade naturområden. Exempelen visar hur arkitektur kan integreras i skyddade naturområden med olika syften. Det kan handla om att tillgängliggöra naturen för besökare, skydda naturen genom att anlägga till exempel spänger som regisserar var besökarna ska röra sig som i Hamra nationalpark, eller att addera arkitektur och konst för att skapa ett landmärke som i exemplen i Norge och England.

*Figur 53. Fotografi från Hamra nationalpark. Spången leder besökarna in i Hamra nationalpark och gör det möjligt för alla att vistas i naturen. (Foto: Tomas Årlemo/Länsstyrelsen Gävleborg, 2011)*



## Rastplats vid Hamra nationalpark

*Var:* Hamra nationalpark i Gävleborgs län i Dalarna

*Arkitekt:* White arkitekter

*Vad:* Bland urskogar, myrland och strömmande forsar ligger denna unika nationalpark som är äldst av Sveriges 29 nationalparker (Länsstyrelsen, 2015). I samband med att nationalparken utökats för att få in fler naturtyper har White arkitekter utformat nya rastplatser och entréer. Utformningen har utgått från Naturvårdsverkets riktlinjer för entréplatser vid nationalparker som utvecklats med besökarens upplevelser och möte med naturen i åtanke.<sup>14</sup>

### *Entréer och rastplatser i Hamra*

Mattias Nordström är arkitekt på White i Uppsala och har varit med i arbetet för utformningen i Hamra samt med att ta fram Naturvårdsverkets riktlinjer för entréer vid Sveriges nationalparker. Dessa riktlinjer ska ge stöd och inspiration till alla som deltar i att utveckla entréer till Sveriges nationalparker. I ett samtal med Mattias Nordström berättar han att syftet är att tillgängliggöra naturen och säkerställa en hög kvalitet av upplevelsen.<sup>15</sup>

Genom att tillföra naturvägledning, tillgänglighet, kunskap och service till naturen förstärks upplevelsen. Alla delar ska bidra till att tillgängligheten ökar och fler besökare kan uppleva Sveriges nationalparker (Naturvårdsverket, 2015).

Det ska vara lätt att från dessa entréplatser ta sig ut i naturen, därför är valet av plats viktigt. Nordström berättar att de arbetat med gränser mellan fysiska rum och skapat olika zoner. För att kunna göra detta är det viktigt att tänka igenom människors rörelsemönster på platsen.<sup>16</sup>

En fungerande entré är en plats dit besökaren lätt kan hitta och ha som utgångspunkt för sitt besök. En väl utformad, organiserad och tillgänglig entréplats kan ge positiva upplevelser och ökar då utbytet av besöket. Områden har olika förutsättningar, närhet, besöksryck, natur, topografi, sevärdheter och så vidare. Vad som planeras och genomförs är en avvägning i varje enskilt fall (Naturvårdsverket, 2015).

### *Koncept, material och färgval*

Konceptet är att genom byggda landgångar skapa tillgängliga startpunkter där man kan ta sig vidare från vägen och ut i naturen. Horisontellt svävande över marken och väl anpassade till befintlig vegetation skjuter de ut och leder besökaren in i nationalparken. En bygglåda med möbler, raststuga, fågeltorn, skyltar, toaletter, grillplatser, björnsäker sophantering och utsiktsplattformar utformades. (White, 2015-02-22)

Material som används är finhugget timmer med laxknutar och något smalare långdrag än normalt, massiva träskivor, betong och gallerdurk av corténstål. Naturen har varit utgångspunkten och inspiration för materialval och utformningen i Hamra. Kontrasten mellan det byggda och det vilda har varit viktig. Det byggda kan förstärka upplevelsen och accentuera naturens olika inslag.<sup>17</sup> 2013 vann White Sienapriset för Hamra nationalpark (White, 2015-02-22).

### *Anläggning av konstruktioner i skyddade naturområden*

I samtalet med Mattias Nordström diskuterade vi vikten av att ha en tydlig plan över hur anläggandet ska gå till vid byggandet av en konstruktion i en skyddad naturmiljö. Det är viktigt att man till exempel tänker igenom hur konstruktionen ska grundläggas, hur maskiner ska kunna ta sig fram och hur ingreppen i naturen kan minime-

14 Mattias Nordström, arkitekt White arkitekter Uppsala. Telefonintervju, (2015-01-19).

15 M. Nordström, (2015-01-19).

16 M. Nordström, (2015-01-19).

17 Mattias Nordström, arkitekt White arkitekter Uppsala. Telefonintervju, (2015-01-19)..



Figur 54. Hamra Nationalpark. (Foto: Tomas Ärlemo/Länsstyrelsen Gävleborg, 2011)

ras. I Hamra förbereddes konstruktionerna så mycket som möjligt innan anläggandet, genom att en trähustillverkare satte ihop konstruktionen för rastplatsen innan för att sedan plockade isär den. Efter detta var det lättare att bygga ihop den på plats i Hamra.

I Hamra finns bilvägar som går hela vägen fram till nationalparken, vilket gjorde att transporten var inte något problem. I vissa fall av anläggande i naturmiljöer kan dock transporten behöva lastas om till fyrhjulingar om det endast finns småvägar. Ibland kan man behöva bygga nya vägar i samband med anläggandet. Det är viktigt att understryka att återställande kräver planering och noggrannhet. Då är det viktigt att ställa krav på utförandet under arbetets gång då detta oftast gör det lättare i slutändan av återställandet.<sup>18</sup>

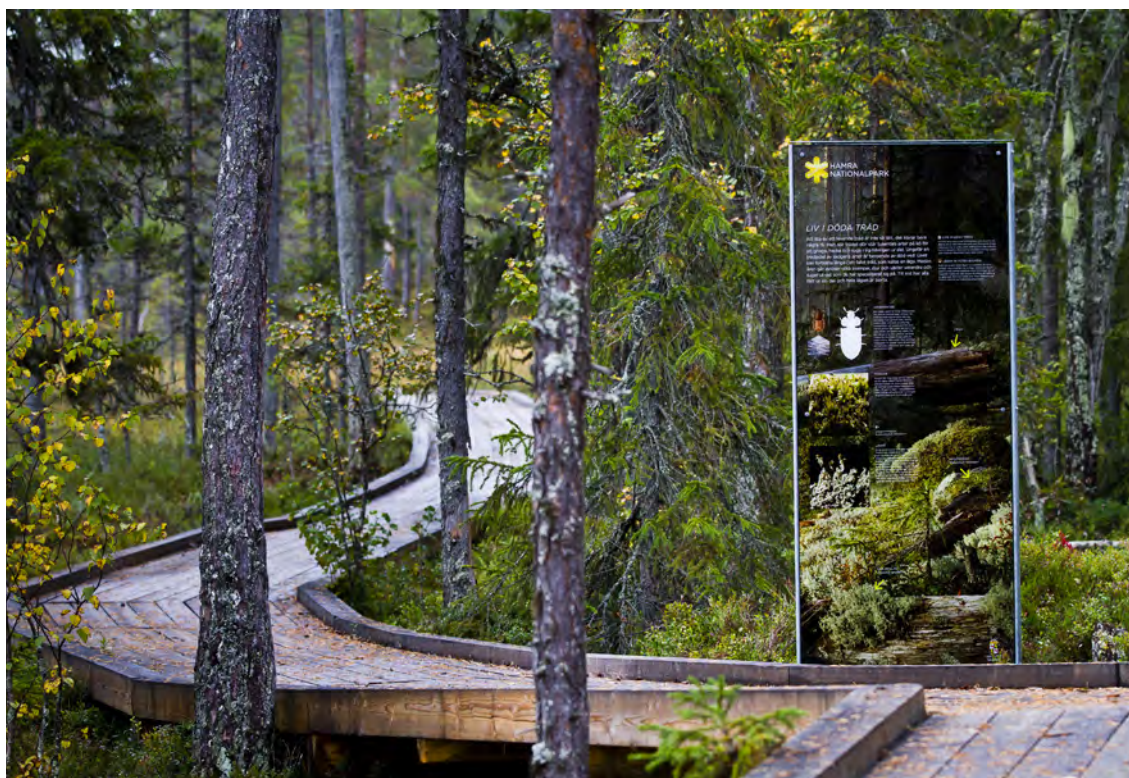
#### *Identitetsprojekt*

I mars 2009 bjöd Naturvårdsverket in till en tävling om en gemensam identitet för Sveriges nationalparker, både grafiskt och arkitektoniskt. Målet med identitetsarbetet har varit att få människor att besöka och uppleva de svenska nationalparkerna och samtidigt få dem att värna och besöka skyddad natur med entusiasm, intresse och ansvar. White och designbyrån Happy's vinnande förslag heter "Kronjuveler" och tillämpades för första gången i Hamra nationalpark (White, 2015-02-22).

*Kommentar:* Detta exempel är i en annan kontext än Kattegattleden, men vi tror att man kan inspireras och lära mycket av arbetet med Sveriges nationalparker i arbetet med Kattegattledens rastplatser.

18 Mattias Nordström, arkitekt White arkitekter  
Uppsala. Telefonintervju, (2015-01-19).





Figur 55-56. Spång samt utsiktsplats i Hamra Nationalpark. (Foto: Tomas Årlemo/Länsstyrelsen Gävleborg, 2011)





*Figur 57. Identitetsprojektet "Kronjuveler" för Sveriges nationalparker. "En snöstjärna är idag symbol för nationalparkerna. För att visa att parkerna är en 'kronjuvel bland de skyddande områdena i Sverige' doppar vi helt enkelt snöstjärnan i vår finaste valör: guld" (White, 2015-02-22). (Foto: Tomas Ärlemo/Länsstyrelsen Gävleborg, 2011)*

## *Tverrfjellhytta, Norwegian Wild Reindeer Pavilion*

*Var:* Hjerkin, Dovrefjell, Norge

*Arkitekt:* Snøhetta

*Vad:* Det norska “Wild Reindeer Pavilion” ligger belägen vid Hjerkin vid Dovrefjell nationalpark. Byggnaden som är 90 m<sup>2</sup> stor är öppen för besökare med en fantastisk utsikt över det norska bergslandskapet. På platsen bedrivs utbildande verksamhet i samarbete med “The charity of the Wild Reindeer Foundation”. En 1.5 kilometer lång vandringsled finns även på platsen (Snøhetta, 2015). Byggnaden har en unik organisk form med sittplatser i olika plan. En värmande kamin är installerad och ger ett behagligt intryck.

*Kommentar:* Arkitekturen är sublim och har en gedigen form, samtidigt som rastplatsen uttrycker ett kreativt nyskapande som lyfter fram den unika naturen i nationalparken.



*Figur 58. Inne i byggnaden finns sittplatser i olika plan framför en värmande kamin. (Foto: Ketil Jacobsen, 2009).*



*Figur 59. Rastplatsen med sin karaktäristiska byggnad uppmanar besökaren att slå sig ner och njuta av naturen (Foto: Ketil Jacobsen, 2009).*





*Figur 60. Byggnaden korresponderar väl med det omkringliggande landskapet (Foto: Ketil Jacobsen, 2009).*



## *Freya's Cabin and Robin's Hut*

*Var:* Kielder Water and Forest Park, Northumberland, England

*Arkitekt:* Studioweave

*Vad:* Dessa två små husen fungerar som utsiktsplatser och vindskydd. De ligger i ett skyddat naturområde, Kielder Water & Forest Park, som är det största konstgjorda vattenförekomstområdet i Europa. Husen byggdes 2009 och del av "Kielder Art and Architecture Programme". Programmet i Kielder Water and Forest Park handlar om att integrera arkitektur och konst i parken. Det finns ett tjugotal andra spännande konstverk i parken (Studioweave, 2015-03-05).

Arkitekterna Studioweave har skapat en saga om ett förälskat par, Freya och Robin, vars hus står på motsats sida om sjön. De ville skapa två fysiska rum som bjuder in cyklister och vandrare att leva sig in i sagan och skapa en lekfull och magisk koppling över sjön. Det var viktigt att husen skulle vara tillgängliga året om och klara ett högt tryck av besökare samt kunna stå emot extrema väderförhållanden (Studioweave, 2015-03-05).

Utdrag ur sagan om Freya och Robin's hut:

[...]Freya could see Robin across the water. She could see he was kind and careful with the trees and the animals and that he loved them as much as she loved the flowers. Mostly, he skipped about playing, but sometimes, Freya saw him standing, perhaps sadly, she thought, looking out over the water. She longed to be able to talk to him, to ask him if he was all right or what it was he was dreaming of. So one day, Freya decided to make Robin a gift of a wonderful cabin. She hoped that he would see the cabin from his wooden hut and then maybe he would make a raft or a boat and come to see it[...] (Studioweave, 2015-03-05)

*Kommentar:* Att låta konst och arkitektur ta form i naturområden kan leda till ett spännande möte. I detta fall har en berättelse inspirerat utformningen, vilket är ett intressant sätt att ge besökaren en ny dimension till upplevelsen.



Figur 61. Freyas hut. (Foto: David Williams, 2010)



Figur 62. Robins hut. (Foto: David Williams, 2010)



*Figur 63. Freyas hut. Taket och två av väggarna har ett yttre skal av koppar. Trädetaljerna återkopplar till sagan om Freya och Robin. (Foto: Peter Sharpe, 2010)*

## 6. KATTEGATTLEDEN

### 6.1 Bakgrund

Kattegattleden kommer att bli Sveriges första nationella cykelled för turism och rekreation och ses som ett pilotprojekt för att utveckla cykelturismen i landet. Projektet förväntas främja regionens tillväxt inom turismnäringen och ge nya arbetstillfällen. Leden kommer inte bara rikta sig till tillresta turister utan väntas även locka de som bor i närheten att i större utsträckning använda cykeln till pendling och rekreation (Region Halland, 2015-01-07).

Per Kågeson, trafikforskare vid KTH var en av initiativtagarna till cykelledsprojektet Kattegattleden som ska sträcka sig mellan Helsingborg och Göteborg och utgöra en 370 kilometer lång cykelled längs en av Sveriges naturskönaste kuststräckor. Initiativet kom från början från Föreningen Bilfria Leder som då kallade leden för Hallands Kustled. En förstudie togs fram av Per Kågeson, Michael Koucky och Jakob Rosenquist (2005), finansierad av Region Halland, Turistdelegationen och dåvarande Vägverket, för att undersöka förutsättningarna för anläggandet av en bilfri cykelturistled. Förstudien avsåg sträckan Göteborg-Båstad (Kågeson, et al, 2005). Utvidgningen till Skåne och namnbytet till Kattegattleden tillkom efter ett förslag i Per Kågesons (2007) senare rapport "Förutsättningar för cykelturism i Sverige" till regeringen. Han valde att föreslå Kattegattleden som lämplig för en första svensk cykelturistled av internationell klass eftersom hälften av den tänkta sträckan redan var bilfri och att förutsättningarna var mycket goda när det gällde besöksmål, upplevelsevärden och övernattningsmöjligheter samt övrig service (Kågeson, 2007).

Kattegattleden sträcker sig längs med en stor del av Sveriges västkust och är därför ett samarbetsprojekt mellan flera kommuner och regioner. Projektet är ett samarbete mellan Region Halland, Region Skåne och Trafikverket samt tio kommuner: Helsingborg, Ängelholm, Höganäs,

Båstad, Laholm, Halmstad, Falkenberg, Varberg, Kungsbacka och Göteborg (Region Halland, 2015-01-07). Vid samtal med Tommy Löfquist<sup>19</sup>, en av tjänstemännen som arbetat länge med Kattegattleden för Region Halland, beskrivs organisationen bakom projektet. Löfquist berättar att projektet har haft en styrgrupp bestående av representanter från de två regionerna, Trafikverket och Per Kågeson. Denna styrgrupp har fungerat som en referensgrupp för utvecklingen av leden. Löfquist förklarar att arbetet med Kattegattleden har skett inom flera områden bland de olika samarbetsparternas organisation, framför allt inom infrastruktur, näringsliv och turism. Regelbundna stormöten har samlat de olika arbetsgrupperna under de senaste åren för att diskutera vidare utveckling. Löfquist menar att en stor utmaning för ledens förverkligande har varit att få tillstånd från markägare och enskilda väghållare att få använda mark eller vägar för ledens dragning. Flera naturreservat ligger längs kusten vilket även har skapat en del problem då dessa områden är skyddade och kräver beslut från Länsstyrelsen. På flera ställen längs med Kattegattleden har den planerade dragningen fått ändras till följd av missnöjda markägare eller beslut från Länsstyrelsen. Detta har lett till att invigningen av leden har skjutits upp flera gånger.<sup>20</sup>

### 6.2 Vision och mål

Vi fick tillfälle att närvara vid ett av stormötena för Kattegattleden den 3 december 2014 på Tylebäck utanför Halmstad. Vid detta möte träffades representanter från kommuner, regioner, Trafikverket och olika turistbyråer och diskuterade det fortsatta arbetet med leden. Vid detta möte tydliggjordes även samarbetsparternas mål

19 Tommy Löfquist. Samordnare på Region Halland, intervju (2014-11-19).

20 T. Löfquist, (2014-11-19).





Figur 64 : Kattegattleden, den havsnära cykelleden (Foto: Region Halland, 2014)

och vision med Kattegattleden.

#### Vision

Kattegattleden ska vara en tillgänglig, bilfri cykelled mellan Göteborg och Helsingborg, som erbjuder svenska och utländska cyklister unika, storslagna upplevelser och miljöer i en havsnära sträckning.<sup>21</sup>

#### Kärnvärden:<sup>22</sup>

- Havsnära
- Variation
- Välkomnande
- Trygg & Säker
- Upplevelserik

#### Effektmål till 2020

Kattegattleden väntas bidra till utvecklingen av regionen och man uppskattar att den turism-ekonomiska effekten kommer att vara 145 miljoner kronor till år 2020. Vidare uppskattas cirka 25 000 övernattande cyklister besöka leden under år 2020 och vidareutveckling och generering av lokala företag kopplade till cykelturism kommer att öka. Samarbetsparterna vill också få en ökad uppmärksamhet från den tyska marknaden genom att nå ut till den tyska cykelorganisationen ADFCs medlemmar. Målet till 2020 är att 20 procent av ADFCs medlemmar ska veta vad Kattegattleden är. Det ska även finnas 10 produkter eller erbjudanden (till exempel paketresor) som besökare kan boka via internet och utvecklade samarbeten mellan olika företag till 2020.<sup>23</sup>

21 Pia Jönsson-Rajgård, *Varumärkesplattform* PowerPoint-presentation, (2014-12-03)

22 P. Jönsson-Rajgård, (2014-12-03)

23 Pia Jönsson-Rajgård, *Varumärkesplattform* PowerPoint-presentation (2014-12-03)

### Långsiktigt mål

Kattegattledens långsiktiga mål är att vara Europas främsta havsnära cykelled, internationellt certifierad och en tillväxtmotor för besöksnäringen.<sup>24</sup>

## 6.3 Målgrupper och marknader

Kattegattleden riktar sig till två olika marknader: den lokala och den internationella. Den lokala marknaden består av de boende i kommunerna som leden går genom och av boende i andra områden så som Stockholm, Köpenhamn, Malmö och Småland. På den internationella marknaden ligger fokuset på tyska, schweiziska och nederländska turister där man bedömer det potentiella intresset som stort. De huvudsakliga målgrupperna inom dessa marknader är de så kallade *WHOPs*, *DINKs* och *Active Family*. WHOP är en förkortning för *Wealthy Healthy Older People*. DINK är en förkortning för *Double Income No Kids*.<sup>25</sup>

Resanledningar som skulle kunna locka dessa målgrupper beskrevs på den lokala marknaden som släkt och vänner, stränder, spa och golf. På den internationella marknaden väntas naturupplevelsen, stränderna och leden i sig att locka besökare.<sup>26</sup>

## 6.4 Ledens dragning och förutsättningar

Kattegattleden kommer att omfatta en sträcka på 370 km längs Sveriges västkust, från Helsingborg i söder till Göteborg i norr. Ett omfattande arbete har genomförts för att knyta samman ledens dragning och vissa sträckor är fortfarande

*De grundförutsättningar som beskrivs som avgörande för en lyckad turistisk led är en vacker omgivning med många sevärdheter, en trafiksäker led med bra ytskikt, föga kuperad terräng, god tillgänglighet med kollektiva färdmedel, bra turistinfrastruktur och övernattningsmöjligheter samt lugn atmosfär och fri från trafikbuller (Kågeson et al., 2005).*

osäkra eller tillfälliga (Region Halland, 2014).

Orsaken till att Kattegattleden valts att bli Sveriges första nationella cykelled är för att sträckan bedöms ha de förutsättningar som krävs för att kunna möta cykelturisters och rekreationscyklister behov (Kågeson, 2007).

Kattegattleden kommer att till stor del gå längs med kusten och flera attraktiva badplatser och naturreservat ligger längs med sträckan. Även där leden går in mot landet har det omgivande landskapet ofta höga naturvärden (Kågeson et al, 2005). Leden passerar även flera städer, tätorter och fiskelägen vilka erbjuder sevärdheter och service. Den turistiska infrastrukturen är välutvecklad i området och det finns möjligheter till övernattning på anläggningar i olika komfortklasser längs leden. Det längsta avståndet mellan övernattningsmöjligheter är 20 km. Längs leden finns även ett stort antal besöksmål så som slott och fästningar, gallerier, fornlämningar, caféer, restauranger samt världsarvet Grimetonmasterna. Det kommer även finnas möjligheter att kombinera cyklingen med andra aktiviteter så som vandring, ridning och paddling i närheten av leden (Region Halland, 2014).

<sup>24</sup> Pia Jönsson-Rajgård, *Varumärkesplattform* PowerPoint-presentation, (2014-12-03)

<sup>25</sup> P. Jönsson-Rajgård, (2014-12-03)

<sup>26</sup> P. Jönsson-Rajgård, (2014-12-03)



Karta över Kattegattledens sträckning. Skala 1:1000 000.



Att regionen är relativt tätbefolkad leder dock till att en helt bullerfri och trafikfri miljö är svår att uppnå. För att väga upp detta är det viktigt att ta tillvara på de delar av leden som går genom en tyst och rofylld miljö och lyfta fram dessa kvalitéer. En för kuperad terräng med många backar kan påverka ledens dragningskraft negativt men regionen som Kattegattleden går genom är flack och innehåller relativt få backar (Kågeson et al, 2005).

För att en led ska kunna besökas av många krävs goda kommunikationer. I detta avseende beskrivs förutsättningarna för Kattegattleden som goda då det finns både tåg- och färjeförbindelser och möjligheter att transportera cyklar på vissa av färdmedlen (Kågeson et al, 2005; Kågeson, 2007).

Trots att de infrastrukturella förutsättningarna för Kattegattleden ses som goda är det vissa delar av sträckan som anses osäkra. Enligt Trafikverkets (2014) klassificering av cykelleder för rekreation och turism bedöms trafiksäkerheten i kategorierna grön, gul, röd och lila. Grön standard innebär en hög trafiksäkerhet där cyklisterna ska känna sig trygga att cykla med småbarn. Hit räknas separerade cykelbanor och smala landsvägar med lite trafik och vägar i tätort med lite trafik och en hastighet på 30 km/h eller 40 km/h. Även breda cykelfält längs vägar räknas in i grön standard. Gul standard innebär att cyklisten ska känna sig trygg att tillsammans med en annan vuxen i bredd utan att störas av trafik. Hit räknas cykling i blandtrafik eller på breda cykelfält på vägar med lite trafik. Röd standard betyder att vägen upplevs som osäker och hit räknas cykling i blandtrafik eller på cykelfält på vägar med mycket trafik och hög hastighet. Den lila standarden representerar det som aldrig får ingå som en del av en cykelled för rekreation eller turism, till exempel blandtrafik i tätort i 50 eller 60 km/h och mer än 5000 fordon/dygn eller korsningar över vägar med hastigheter på

80 km/h eller högre utan trafiksäkerhetsåtgärder (Trafikverket, 2014).

I Region Hallands (2014) ansökan om utmärkning till nationell cykelled är fördelningen mellan de olika trafiksäkerhetsstandarderna: grön/gul 87.5 procent, röd 8.5 procent och lila 4 procent. Enligt Trafikverket (2014) får inte den röda standarden bara gälla för sträckor som ingår för att knyta ihop leden och får inte utgöra mer än 10 procent av den totala längden på leden. Dessa sträckor bör dessutom inte vara sammanhängande och måste åtgärdas inom fem år från ansökningstillfället.

## 6.5 I vilket skede är projektet idag?

I oktober 2014 beslutade Trafikverket att godkänna Kattegattleden som Sveriges första nationella turistcykelled och Region Halland kommer i fortsättningen vara ledhuvudman för Kattegattleden. Detta innebär att Region Halland har ansvaret att hålla samman arbetet mellan samarbetsparterna, organisationen bakom och kvalitetssäkringen av leden (Region Halland, 2014-12-02)

Kattegattleden planeras att bli invigd den 6 juni 2015 vilket har lett till att arbetet med leden har gått in i en ny intensivare fas. Fokus flyttas nu från ledens infrastruktur till destinationsutveckling och marknadsföring. Organisationen ses över för att kunna axla en mer funktionell och praktisk roll som kan fungera på längre sikt och i samarbete med näringslivet (Region Halland, 2014). Det fortsatta arbetet med leden kommer att ske inom fyra olika arbetsgrupper: intern kommunikation, extern kommunikation, infrastruktur och destinationsutveckling.<sup>27</sup> Arbetsgrupperna kommer att utgöras av representanter och tjänstemän från de olika samarbetsparterna

27 Pia Jönsson-Rajgård, *Varumärkesplattform*  
PowerPoint-presentation, (2014-12-03)

och en samverkansgrupp kommer att understödja och vara en långsiktig plattform för det fortsatta arbetet.<sup>28</sup>

Vissa delar av leden är fortfarande inte helt bestämda och därför har tillfälliga delsträckor dragits. Detta beror på att man väntar på nybyggnation eller på beslut och avtal. Arbetet med detta kommer att fortsätta under 2015 (Region Halland, 2014).

---

28 Peter Syrén, avdelningschef på Region Halland.  
Telefonintervju, (2015-01-07).

## 7. LOKALISERING AV POTENTIELLA RASTPLATSER

### 7.1 Inledning

Kattegattleden kommer att bli en 37 mil lång cykelled som är en varierande sträcka där landskapet skiftar i olika karaktärer. Det kommer att behövas rastplatsmöjligheter längs med hela leden då Kattegattleden satsar på att bli en attraktiv cykelled som ska dra till sig uppskattningsvis 25 000 övernattande cyklister årligen från och med 2020. En stor del av detta arbete har gått ut på att försöka hitta potentiella placeringar för rastplatser längs med leden och i detta kapitel beskriver vi hur vi har gått tillväga.

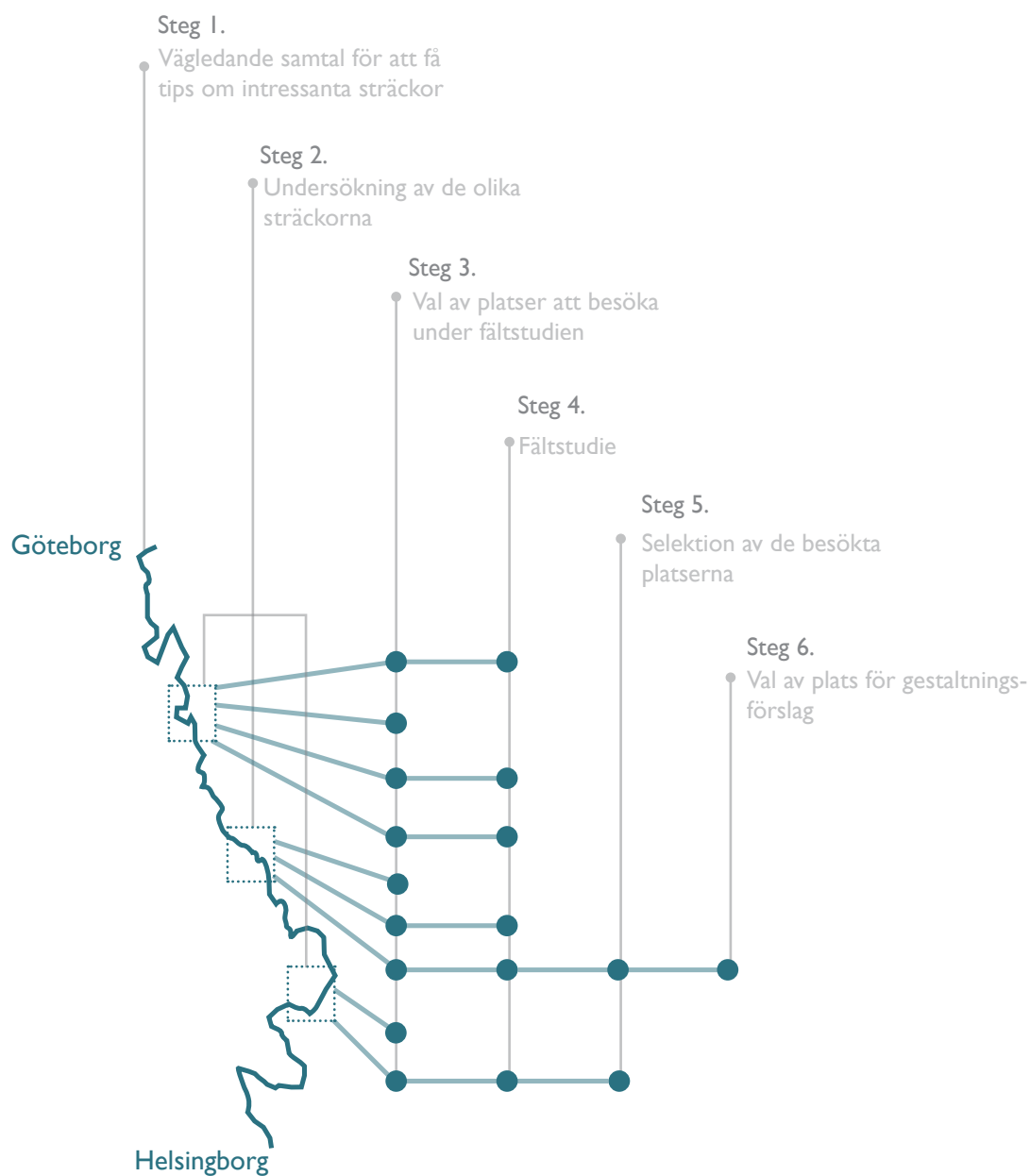
Det är viktigt att betona att det finns många platser längs med Kattegattleden där det behövs utredas om det finns behov av en rastplats. På grund av ledens omfattning har vi under arbetets gång behövt ta ställning till vilka typer av avgränsningar som behövs för att undersökningen ska hålla sig inom ramarna för detta exa-

mensarbete. Att på egen hand cykla hela leden och inventera skulle ha varit ett för omfattande arbete och därför tog vi istället hjälp av några nyckelpersoner som har stor erfarenhet av att både planera och cykla leden: Tommy Löfquist och Michael Koucky.

Dessa samtal har utgjort grunden för vårt fortsatta arbete med att identifiera platser längs med leden. Utifrån samtalen bestämde vi oss för att titta närmare på ett antal delsträckor längs med leden och därefter började vi sälla ut intressanta platser längs med dessa sträckor. Denna process har inneburit både undersökningar från våra skrivbord i Malmö och på plats under vår fältstudie. Illustrationen på motsatt sida visar schematiskt hur processen har gått till.

Samtliga figurer och bilder i detta kapitel har oss som upphovsmän.





*Visualiseringen visar en princip för hur vi har arbetat med att undersöka Kattgattledens sträckning för att identifiera potentiella rastplatser samt hur selektionen av platser har sett ut. Rutorna markerar delsträckornas placering längs leden.*

## 7.2 Leden som helhet – vägledande samtal

Samtalen har varit en viktig del av processen att identifiera potentiella rastplatser och att välja ut vilka platser vi skulle undersöka vidare. Både Tommy Löfquist och Michael Koucky har som tidigare nämnts goda erfarenheter av sträckningen då de cyklat leden ett flertal gånger och på olika sätta varit involverade i dess utveckling.

Michael Koucky<sup>29</sup> lyfter i vårt samtal fram ett antal olika sträckor där han anser att det fattas möjlighet för cyklisterna att rasta. Den första sträckan han nämner är från Ugglarps camping till Falkenberg. Här menar Koucky att det finns ett behov att anlägga en rastplats med toalett och möjlighet att fylla på vattenflaskan. Koucky förklarar att man planerar att bygga en bro över Suseån som går längs med denna sträcka och beskriver övergången över ån som en intressant plats att anlägga en rastplats på. Miljön runt Suseån beskriver Koucky som vacker och menar att det även av praktiska skäl kan vara intressant att anlägga rastplatsen i samband med brobygget.

Koucky nämner även områden runt Varberg som bristfälliga när det kommer till rastmöjligheter. Framförallt betonar han en sträcka norr om Varberg som är i behov av anläggandet av en rastplats. Även söder ut längs Kattegattleden menar Koucky att det finns brist på rastplatser. Sträckan mellan Mellbystrand och Halmstad pekas ut som en sådan.

Tommy Löfquist<sup>30</sup> har även han cyklat Kattegattleden i olika omgångar, dock så har han inte cyklat sista sträckan mellan Kungsbacka och Göteborg. Löfquist lyfter fram de närliggande naturreservaten Hökafältet, Tönnersa och Gullbranna, belägna mellan Mellbystrand och Halmstad, som intressanta platser att anlägga

rastplatser vid. Han beskriver inte området mellan Mellbystrand och Halmstad som bristfälligt på rastmöjligheter, (som Koucky menar) utan betonar snarare naturreservaten som intressanta platser att tillgängliggöra.

Under samtalet med Löfquist beskriver han sträckan mellan Halmstad och Falkenberg som ett område med fullgoda rastmöjligheter. Här skiljer alltså Löfquist och Koucky sig åt i sin bedömning. Dock så lyfter Löfquist fram en plats längs med denna sträcka, naturreservatet Grimsbolmen, som en vacker plats som han tipsade oss om att besöka.

Löfquist lyfter fram sträckan mellan Varberg och Kungsbacka som det område där det fanns störst brist på anläggningar och möjligheter att stanna. Han menar att det finns en del säsongsbetonade anläggningar men att dessa inte räcker till då cykelsäsongen börjar tidigare och varar längre. Löfquist lyfter fram Ringhals kärnkraftverk som ligger i området som en intressant plats som kanske kan locka besökare. Längs sträckan norr om Varberg, mot Kungsbacka menar alltså både Löfquist och Koucky att det finns ett behov av att anlägga rastplats.

Intervjuerna resulterade i ett antal sträckor längs med Kattegattleden som Löfquist och Koucky pekar ut som intressanta att undersöka vidare, grundat på att sträckningarna antingen saknar rastplatsmöjligheter för cyklister eller att de finns unik, vacker natur med fina vyer som skulle lämpa sig bra för en cykelrastplats. Sträckorna som vi bestämde oss att arbeta vidare med efter de vägledande samtalen var:

- Varberg - Ringhals
- Ugglarp - Grimsbolmen
- Mellbystrand - Gullbranna

29 Michael Koucky, trafikconsult. Telefonintervju, (2014-11-21).

30 Tommy Löfquist. Samordnare på Region Halland, intervju (2014-11-19).

### 7.3 Delsträckorna – undersökning

Efter de vägledande samtalen började arbetet med att från våra skrivbord i Malmö försöka få oss en uppfattning om de sträckor vi valt att arbeta vidare med. Med hjälp av Googles karttjänst, där vi kunde följa stora delar av ledens dragning i så kallad "street-view", navigerade vi oss längs sträckorna. Utöver detta använde vi karttjänsten Vägvisaren som visar leden och appen Scandinavian Trails. Alla dessa karttjänster kompletterades med att vi kontinuerligt undersökte kringliggande besöksmål, boendeanläggningar, matställen, badplatser, med mera, som skulle kunna utgöra en rastmöjlighet för cyklisterna. På kommunernas hemsidor hittade vi viss information om vilken service som fanns vid badplatser, hamnar och naturreservat. Med hjälp av Googles "street-view" kunde vi få en uppfattning av sträckornas fysiska förutsättningar och även upptäcka potentiella placeringar av rastplatser. Vi valde på så sätt ut ett antal platser som vi ville titta närmare på i fältstudien. Nedan följer en kort kommentar om de valda sträckorna samt markeringar på de platser som vi ville besöka under fältstudien.

#### Varberg – Ringhals

*Längd:* cirka 30 km

*Kommentar:* Hela sträckan är generellt inte speciellt händelserik. Leden går ofta längs med järnvägen, vilket ger en cykelpendlarkänsla i och med den raka sträckan. Här finns få restauranger, caféer och rastplatser. Norr om Varberg finns ett vackert naturreservat intill havet: Gamla Varberg. Här finns potential för en rastplats. Strax norr om Gamla Varberg finns det en badplats och camping i Kärra cirka 3 km därifrån. Cirka 5 km från Kärra går leden över en cykelbro över Viskan. På denna plats finns potential för en rastplats i och med fina vyer. Från cykelbron till Ringhals finns inga tydliga rastplatser. Fortsättningsvis förbi Bua ligger ett fiskeläge där det



Karta över sträckan Varberg-Ringhals. Skala 1:300 000.

finns en Ica-butik och gatukök. Runt Ringhals går leden genom bostads- och fritidshusområde. Här finns ingen direktkontakt med havet. Efter bostadsområdet kommer man upp till Stråvalla och där det finns en badstrand och en småbåtshamn.

*Platser som vi ville besöka:*

1. Cykelbron över Viskan
2. Gamla Varberg naturreservat



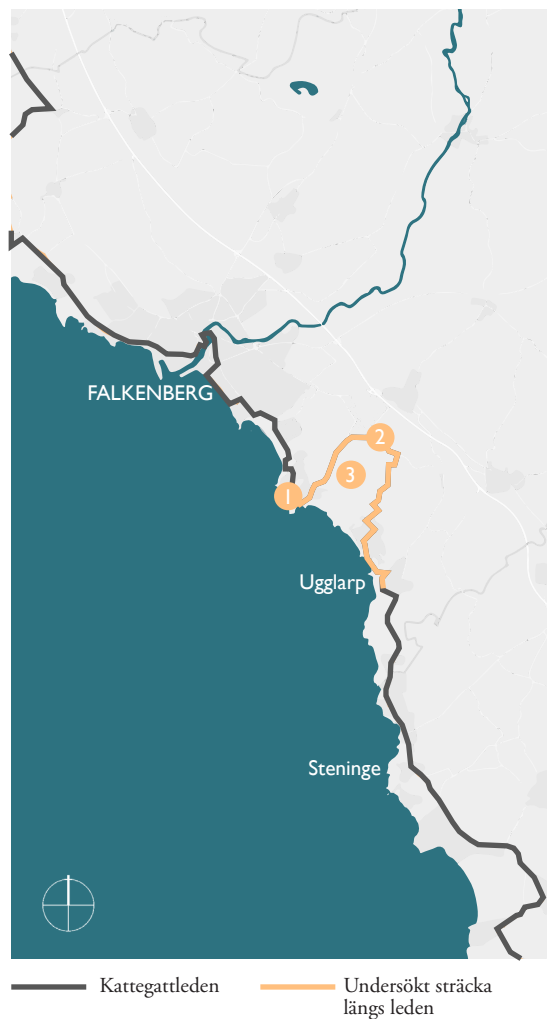
### Ugglarp – Grimsholmen

*Längd:* cirka 13 km (beroende på om brobygget blir av)

*Kommentar:* Generellt om Suseån: väldigt vacker miljö, men det är oklart hur leden kommer att gå i framtiden på grund av naturreservatet och beslut från Länsstyrelsen. Region Halland vill att dragningen ska vara närmare havet och då bygga en ny bro över Suseån i framtiden. En potentiell plats för anläggning av bron är vid hästgården Brogård. Idag går leden över en befintlig bro vid Hallarna, en bit från kusten. Detta är en väldigt vacker plats. Från Ugglarp till Hallarna finns ingen service på cirka 7 km. Vid naturreservatet någon kilometer därifrån finns bänkar och parkering, precis innan Grimsholmen. Det finns också ett Bed&Breakfast. Vid Grimsholmens naturreservat ligger en rastplats vid ingången till naturreservatet i anslutning till Kattegattledens framtida dragning. Detta är en vacker plats och det finns bänkar och bord, toalett och bilparkering. Denna rastplats skulle kunna anpassas bättre till cyklister om behov finns. Det finns inga pausmöjligheter mellan Grimsholmen och Ugglarp med dagens sträckning, cirka 13 kilometer.

#### *Platser som vi ville besöka:*

1. Grimsholmens naturreservat
2. Hallarna vid Suseån
3. Suseån: Brogård



*Karta över sträckan Ugglarp - Grimsholmen. Skala 1:300 000.*

## Mellbystrand – Gullbranna

*Längd:* cirka 20 km

*Kommentar:* I Mellbystrand finns butiker, caféer och campingar men få rastplatser. I Hökafältets naturreservat finns ett fågeltorn. Det händer relativt lite längs med sträckan, men det finns många vackra vyer. Intressant om man kan utnyttja de natursköna miljöerna bättre för rastmöjligheter åt cyklisterna.

*Platser som vi ville besöka:*

1. Gullbranna naturreservat
2. Snapparp motorvägsrastplats
3. Hökafältets naturreservat



*Karta över sträckan Ugglarp - Grimsholmen. Skala 1:300 000.*

#### 7.4 Platserna – fältstudien

Fältstudien är en viktig del av detta arbete då vi fick möjlighet att uppleva och undersöka de platser som vi valt ut från den tidigare undersökningen. Fältstudien genomfördes genom att vi åkte bil längs med sträckorna och besökte de olika platserna. Vi genomförde fältstudien den 27 november 2014.

Under fältstudien tillkom och frånföll det några platser. Under besöket längs sträckan Ugglarp – Grimsholmen fick vi rekommendationer från en av de boende att besöka ytterligare en plats längs Suseån. Dessutom föll mörkret så snabbt under fältstudien att vi aldrig hann besöka Hökafältets naturreservat och Snapparps rastplats längs sträckan Mellbystrand – Halmstad.

Innan vi genomförde fältstudien gjorde vi en checklista på vad vi skulle studera på de olika platserna. Det är viktigt att belysa att vi utgått från våra egna upplevelser och erfarenheter. Nedan följer kommentarer och bilder från de besökta platserna och en sammanställning av resultatet från checklistan. Mallen för checklistan finns även tillgänglig under bilagor.

#### Platser vi besökte under fältstudien:

1. *Cykelbron över Viskan*
2. *Gamla Varberg naturreservat*
3. *Grimsholmen naturreservat*
4. *Hallarna vid Suseån*
5. *Suseån: Brogård*
6. *Suseån: Potentiell broplats*
7. *Gullbranna naturreservat*





### *I. Cykelbron över Viskan*

Här passerar Kattegattleden mellan bilvägen och järnvägsspåret över ån Viskan. Cykelbron är ett intressant inslag längs med cykelleden som skär rakt genom landskapet under en längre sträcka.



**Landskapskaraktär:** Öppet landskap, plant, kustlandskap och trafikmiljö.

**Skala:** Relativt liten skala

**Material:** Stål, asfalt och vatten

**Vegetation:** Vass, al, gräs och mossor

**Färger:** Blått, grått, grönt och brunt

**Målpunkter/utflyktsmål:** Inga märkbara

**Toalett:** Nej

**Bord/bänkar:** Nej

**Närhet till annan service:** Långt från service

**Skyltning:** Skylt för gång- och cykelväg

**Badplats:** Nej

**Sopkärl:** Nej

**Bilparkering:** Oklart, finns en yta att stanna på men ingen officiell parkering.

**Kommentar:** Finns en brygga bredvid bilvägen där man kan lägga till med kanot eller roddbåt. Vacker cykelbro och intressant miljö där infrastrukturen korsar ån.





## 2. Gamla Varberg naturreservat

Här passerar Kattegattleden naturreservatet Gamla Varberg beläget strax norr om Varberg. Naturreservatet består av klippor och berg med utsikt mot havet. Platsen ligger mellan naturreservatet i väst och järnvägen i öst.



**Landskapskaraktär:** Klippor, hedmark, betesmark och havsutsikt.

**Skala:** Liten skala.

**Material:** Sten, asfalt, grus, gräs och ljung.

**Vegetation:** Gräs, ek, björk, en, tall och ljung.

**Färger:** Grått, grönt, brunt och beige.

**Målpunkter/utflyktsmål:** Naturreservatet.

**Toalett:** Nej.

**Bord/bänkar:** Ja.

**Närhet till annan service:** Relativt nära Varberg men långt från service.

**Skyltning:** Information om naturreservatet.

**Badplats:** Oklart.

**Sopkärl:** Nej.

**Bilparkering:** Ja.

**Kommentar:** Fin plats precis intill leden. Bredvid ligger ett fint bostadshus. Svårt att få en uppfattning om hela naturreservatet från platsen. Platsen känns lite inklämd mellan berget och vallen som avgränsar mot järnvägen.





### 3. Grimsholmen naturreservat

Vackert naturreservat med en bra rastplats vid ingången. Närheten till havet påverkar karaktären på platsen. Kattegattleden passerar strax intill ingången till reservatet.



**Landskapskaraktär:** Klippor, kust, hav, betesmark, fiskebodan och skogsdungar.

**Skala:** Stor, öppen plats.

**Material:** Sten, klippor, lågt gräs och trä.

**Vegetation:** Gräs, en och björk.

**Färger:** Grått, grönt, rött och blått.

**Målpunkter/utflyktsmål:** Naturreservatet.

**Toalett:** Ja.

**Bord/bänkar:** Ja.

**Närhet till annan service:** Inga restauranger eller caféer i närheten, men ett B&B några kilometer bort.

**Skyltning:** Information om naturreservatet och om Ginstleden.

**Badplats:** Ja.

**Sopkärl:** Nej.

**Bilparkering:** Ja.

**Kommentar:** Fin utsikt mot vattnet från rastplatsen och bra service. Toaletten var dock låst när vi besökte platsen.





#### 4. Hallarna vid Suseån

Intressant plats med vackert läge vid bro över Suseån, där ledens dragning går i dagsläget. Mycket vackra byggnader, bland annat ett vattenkraftverk och kulturminnesmärkt hembygdsgård. Man kan ta sig ner till ån och njuta av vattnet.



**Landskapskaraktär:** Kulturlandskap, jordbruksmark, bro, dalgång, å och betesmark.

**Skala:** Liten plats.

**Material:** Stilla och forsande vatten, sten, trä, betong och asfalt.

**Vegetation:** Gräs, en, björk och ek.

**Färger:** Grått, grönt, rött och svart.

**Målpunkter/utflyktsmål:** Bostäderna, hembygdsgården och ån.

**Toalett:** Nej.

**Bord/bänkar:** Nej.

**Närhet till annan service:** Många byggnader men ingen tillgänglig service.

**Skytning:** Information om hembygdsgården och vattenkraftverket.

**Badplats:** Nej.

**Sopkärl:** Nej.

**Bilparkering:** Ja.

**Kommentar:** Vackert läge. Vägen känns som en barriär och gör passagen över ån osäker. Bron är smal och kan orsaka svåra möten.



### 5. Suseån: Brogård

Eventuell placering av ny bro över Suseån har övervägts här. Precis intill ligger en hästgård med B&B. Fin plats. Ån flyter förbi gården men är svår att ta sig ner till då marken är sank och vegetationen snårig.



**Landskapskaraktär:** Skogsdungar, hästhagar, sankmark.

**Skala:** Stor, öppet landskap.

**Material:** Gräs, trä och grus.

**Vegetation:** Gräs, al och sly.

**Färger:** Grått, grönt, brunt, svart och vitt.

**Målpunkter/utflyktsmål:** B&B.

**Toalett:** Ja (inne i huset).

**Bord/bänkar:** Nej.

**Närhet till annan service:** Gården innehåller B&B.

**Skyltning:** Nej.

**Badplats:** Nej.

**Sopkärl:** Nej.

**Bilparkering:** Ja (tillhörande gården).

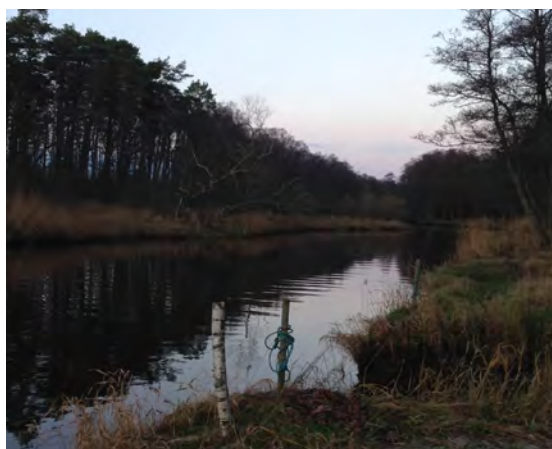
**Kommentar:** Vi träffade gårdens ägare och hon var positiv till Kattgattleden men skeptisk till att placera bron vid hästhagarna. Hon visade på kartan var man diskuterade placering av en ny bro, strax söder om hennes gård.





## 6. Suseån: Potentiell broplats

Vi blev hänvisade till denna plats av ägaren av Brogård. Platsen ligger cirka 1 km söder om Brogård, vid Suseåns södra strand. Fin plats precis vid ån inne i ett fritidshusområde.



**Landskapskaraktär:** Skog, fritidsområde, å och sankmark.

**Skala:** Liten, slutet av skog på bägge sidor om ån.

**Material:** Gräs, vass, lera och vatten.

**Vegetation:** Gräs, vass, al och sly.

**Färger:** Grått, beige, grönt, brunt och svart.

**Målpunkter/utflyktsmål:** Ingen märkbar målpunkt.

**Toalett:** Nej.

**Bord/bänkar:** Nej.

**Närhet till annan service:** Nej.

**Skyltning:** Nej.

**Badplats:** Nej.

**Sopkärl:** Nej.

**Bilparkering:** Ja (tillhörande boende).

**Kommentar:** Boende i närheten verkar använda platsen för att dra upp båtar eller kanoter. Marken var lerig och sank vilket gjorde stranden otillgänglig. Motsatta sidan av ån var snårig och ogenomtränglig.





## 7. Gullbranna naturreservat

Naturreservat söder om Halmstad som leden kommer att gå genom. I dagsläget finns ingen led som går att cykla på, men existerande stigar ska rustas upp innan leden invigs.



**Landskapskaraktär:** Dynlandskap, hav och skog. Unik, vindpinad miljö.

**Skala:** Stort område.

**Material:** Sand, gräs, vass, grus, drivved och vatten.

**Vegetation:** Gräs, vass, björk, tall, asp och al.

**Färger:** Blått, grått, gult, brunt, grönt och svart.

**Målpunkter/utflyktsmål:** Naturreservat. Utnyttjas i rekreativt syfte. Mest besökt på sommarhalvåret. Fin badstrand.

**Toalett:** Ja.

**Bord/bänkar:** Fallfärdiga bänkar.

**Närhet till annan service:** Ja, Gullbrannagården camping.

**Skyltning:** Ja, om naturreservatet.

**Badplats:** Ja, fast otillgänglig vid vårt besök.

**Sopkärl:** Ja.

**Bilparkering:** Ja.

**Kommentar:** Svårt att ta sig ner till havet och sanddynerna eftersom bron över Genevadsån är borttagen för säsongen. Svårt att orientera sig.

## 7.5 Resultat från fältstudien

För att kunna jämföra de olika platserna och definiera deras förutsättningar gjorde vi en checklista där vi placerade platserna på olika skalor utifrån våra upplevelser. Nedan följer en kort definition på de olika skalorna och på motsatt sida finns resultatet från besöken på de olika platserna och deras förhållande till varandra.

### *Upplevelsekvaitéer:*

Upplevelsekvaitéer avser om platsen har förutsättningar för att ge cyklisten en upplevelse under sitt besök. Detta kan ses som en övergripande skala där flera olika värden kan vara inräknade. Här har vi frågat oss vad som gör platsen speciell och unik.

### *Tillgänglighet/framkomlighet/orienterbarhet:*

Denna skala visar upplevelsen av hur tillgänglig eller otillgänglig platsen är. Här har vi tittat efter om det finns några barriärer på platsen eller om det är svårt att röra sig till och från platsen. Även platsens orienterbarhet har bedöms, framför allt i förhållande till Kattegattleden.

### *Trygghet/säkerhet:*

Här har vi bedömt känslan av trygghet och säkerhet på platsen. Vi har studerat ifall det finns några säkerhetsrisker, till exempel vägar med hög hastighet. Även den upplevda tryggheten har bedömts; känner man sig trygg på platsen?

### *Naturvärden:*

På denna skala har vi uppskattat platsens naturvärden, vilket innebär att vi tittat efter om platsen har några särskilda biologiska värden eller en unik landskapskaraktär som kan vara ett upplevelsevärde i sig.

### *Historiska och kulturella värden:*

Här har vi bedömt platsen utifrån dess kulturella och historiska aspekter. Vi har tittat på om det finns några strukturer från tidigare markanvändning eller lämningar som skulle kunna vara intressanta för cyklisten.

### *Arkitektoniska värden:*

Denna skala visar vilka kvalitéer vi tycker platsen har utifrån dess rumslighet och skala. Här har vi tittat efter vilka rumsliga strukturer som finns på platsen. Detta kan både handla om byggda eller naturliga element.

### *Rörelse/aktivitet:*

Här har vi bedömt platsen utifrån vilken typ av användning den har idag. Vi tittade på hur många som rörde sig på platsen och hur hög aktivitet där var under vårt besök.

### *Terräng/topografi:*

På denna skala visar vi upplevelsen av platsens terräng och topografi. Här har vi tittat efter hur högt platsen ligger, om det är backigt eller om det finns någon höjd i närheten.

### *Utsikt/vyer:*

Här har vi bedömt om platsen har många fina utsikter och vyer. Vi har valt att titta på detta eftersom det är viktigt vid placeringen av en rastplats.

### *Ljudupplevelse:*

Denna skala visar vår upplevelse av platsens ljudupplevelse. Här har vi lyssnat på vilka ljud som finns på platsen och om de bidrar eller påverkar platsen negativt eller positivt.

### *Lukter:*

Denna skala visar vilken upplevelse vi fick av platsen via vårt luktsinne. Här placerar vi platserna på skalan utifrån vår bedömning av hur lukterna på platsen skulle påverka en potentiell cykelrastplats.

1 Cykelbron över Viskan

2 Gamla Varberg naturreservat

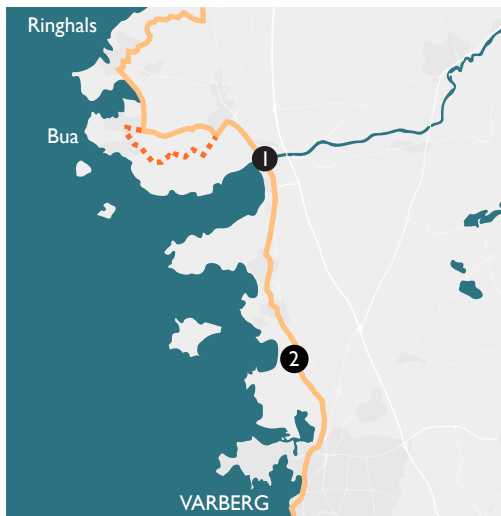
3 Grimsholmens naturreservat

4 Hallarna vid Suseån

5 Suseån: Brogård

6 Suseån: Potentiell broplats

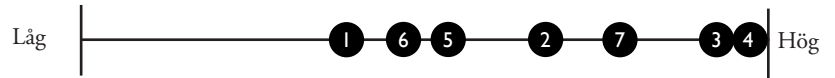
7 Gullbrannas naturreservat



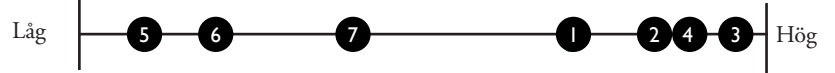
— Kattegattleden    ..... Kattegattleden, alternativ dragning

Översiktskartor för de besökta platsernas placering.  
Skala 1:300 000

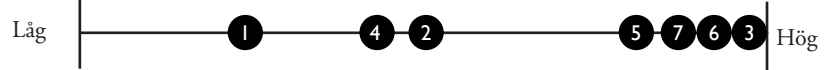
### Upplevelsekvantiteter



### Tillgänglighet/framkomlighet/orienterbarhet



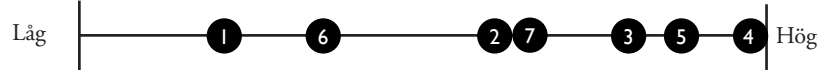
### Trygghet/säkerhet



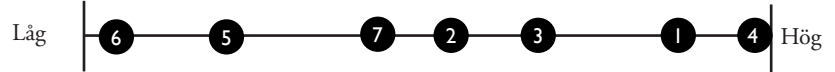
### Naturvärden



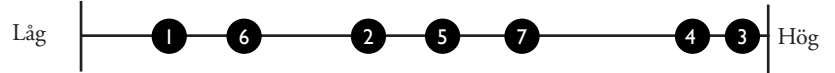
### Historiska och kulturella värden



### Arkitektoniska värden



### Rörelse/Aktivitet



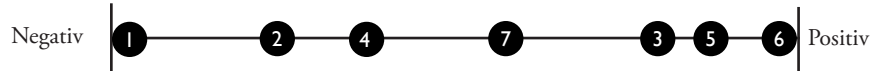
### Terräng/topografi



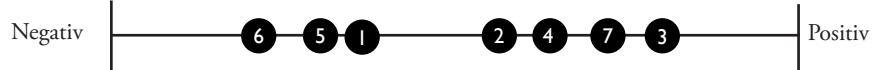
### Utsikt/vyer



### Ljudupplevelse



### Lukter





## 7.6 Platsen – att välja

Under fältstudien insåg vi att alla platserna var intressanta att arbeta vidare med och att valet skulle bli svårt. Resultatet från checklistan visar att platserna har olika kvalitéer och förutsättningar. Vissa platser hade väldigt många kvalitéer och var väldigt vackra i dagsläget, vilket kanske inte alltid är det mest eftersträvarvärda när man letar efter en plats att gestalta en rastplats på. Vi ville inte gestalta en plats som i sin nuvarande form var allt för komplett. Vi ville hitta en plats där det både fanns potential och brister som vi kunde arbeta vidare med. Exempel på en plats där vi kände att det redan fanns möjligheter för Kattegattledens framtida cyklister att stanna och ta en paus var Grimsholmen. Vi upplevde att Grimsholmen redan var en fullgod rastplats med stora upplevelsevärden och det därför inte fanns någon motivation för oss att arbeta vidare med platsen. Det samma gällde delvis naturreservatet Gamla Varberg.

Ett annat exempel är Hallarna vid Suseån. Här fanns också stora kvalitéer, men ledens dragning runt området vid Suseån kändes allt för osäker. I dagsläget kommer leden att gå förbi Hallarna men ambitionerna är att det i framtiden ska byggas en bro närmare Suseåns mynning. Detta gjorde att platserna runt Suseån generellt kändes osäkra att arbeta vidare med, trots att många av dem var intressanta.

Vi kom fram till två platser som vi valde mellan att fördjupa oss i vilket var platsen vid cykelbron norr om Åskloster samt några olika alternativa platser vid Gullbranna naturreservat. Cykelbron över Viskan är en intressant plats på grund av dess läge nära ån och på grund av att det fanns så få möjligheter för cyklisten att rasta i området. Gullbranna är i sin tur ett vackert naturreservat som på många sätt representerar Kattegattledens kärnvärden men som samtidigt behöver tillgängliggöras bättre för cyklisterna.

Slutligen tog vi beslutet att arbeta vidare med Gullbranna naturreservat då Kattegattleden passerar detta havsnära, intressanta naturreservat med fina naturupplevelser. Att välja Gullbranna underlättade även vår gestaltungsprocess då det ligger närmare Skåne och på så sätt hade vi bättre möjligheter att besöka platsen under arbetets gång. Vi beslutade oss för att fortsätta undersöka var en lämplig rastplats skulle kunna placeras i området och arbeta fram ett gestaltungsförslag för denna rastplats.



*Gullbranna naturreservat.*





# DEL III.

## GESTALTNINGSARBETET

## 8. STÄLLNINGSTAGANDEN INFÖR GESTALTNINGEN

Innan vi presenterar gestaltungsförslaget av rastplatsen vid Gullbranna vill vi redogöra för de ställningstaganden som vi gjort och som ligger till grund för gestaltningen. Detta tror vi är viktigt för att återkoppla till det vi lärt oss från litteraturstudien, samtalen och inspirationen från andra rastplatser runt om i världen. Här vill vi ge en förståelse för förutsättningarna och ställningstagandena som vi tar med oss in i gestaltungsarbetet.

### 8.1 Kattegattledens framtida brukare

När vi i litteraturstudien satte oss in i vad definitionen av rekreationscyklisten och cykelturisten innebar och vilka personer dessa var, insåg vi att det inte finns tydliga gränsdragningar eller entydiga svar sinsemellan forskare. Vi tror dock att det är relevant att skilja på rekreationscyklisten och cykelturisten eftersom de har olika behov och förutsättningar. Rekreationscyklister räknar vi som personer som använder leden för dagsutflykter och troligen kommer en stor del av dessa cyklister utgöras av lokalbefolkningen. Hit räknar vi också turister som under sin vistelse i Kattegattledens närområde använder en del av leden vid en dagsutflykt som en av flera aktiviteter under sin resa. Cykelturister definierar vi som besökare som stannar en eller flera nätter längs med leden där cyklingen är den viktigaste delen av resan. Cykelturisterna kan dels cykla mellan sina olika övernattningsplatser eller utgå ifrån samma punkt och göra dagsutflykter.

Av litteraturstudien har det framgått att leder som riktar sig till rekreations- och turistcyklister även används av andra brukare. Med stor sannolikhet kommer detta även gälla Kattegattleden. Vi kommer främst att utgå ifrån behoven hos rekreationscyklister och cykelturisterna som väntas besöka Kattegattleden men kommer även att försöka ta hänsyn till andra möjliga brukare i gestaltungsprocessen. Ett exempel på övriga bru-

kare kan till exempel vara naturreservatsbesökare där leden går genom ett naturreservat.

Samarbetsparterna bakom Kattegattleden har lyft fram ett antal målgrupper, de så kallade *WHOPs*, *DINKs* och *Active Family*. Vi tror att det är viktigt att ta hänsyn till dessa målgrupper i utvecklandet av Kattegattledens rastplatser, då dessa ligger till grund för leden som varumärke. Dock så är det viktigt att förstå att de faktiska brukarna av leden kan komma att skilja sig från turismnäringens tilltänkta målgrupper. Det är också viktigt att förstå att målgrupperna kan komma att ändras i framtiden beroende på Kattegattledens utveckling. Det kan då vara bra att ha i åtanke att utformningen av rastplatserna kan behöva vara flexibel om det finns en ny efterfrågan vid ökade behov.

### 8.2 Cyklisternas behov i förhållande till rastplatsens funktioner

Kattegattledens rastplatser är viktiga ur den bemärkelsen att de finns tillgängliga för ledens besökare och erbjuder service. För att kunna skapa goda rastmöjligheter längs med Kattegattleden är det viktigt att lägga stor vikt vid cyklisternas behov. Vi kommer att fokusera på de behov som vi i rollen som landskapsarkitekter kan bemöta. Dessa anser vi innefatta tillgänglighöjandet av naturen och upplevelserna längs leden och införlivandet av nödvändig service i denna miljö. Vår önskan är att rastplatsen blir något mer än en servicestation.

Det är viktigt att förstå att rastplatserna är del av Kattegattledens varumärke utåt. Välutformade rastplatser kan då bidra till att stärka Kattegattledens varumärke genom att leva upp till bilden av att vara en serviceinriktad led där man visar omsorg om sina besökare. Är cyklisterna nöjda med den service som finns längs leden kommer detta med stor sannolikhet att bidra till en bättre helhetsbild av Kattegattleden.

I litteraturstudien kom vi fram till att det finns många olika aspekter som bör tas hänsyn till vid utformning av en rastplats. Vi är medvetna om att aspekter som rör till exempel infrastruktur, trafiksäkerhet, skötsel, fastighetsägare, närboende och kultur- och naturvärden är viktiga att ta hänsyn till i arbetet med Kattegattledens rastplatser. I detta examensarbete har vi dock behövt avgränsa oss och därför inte kunnat behandla alla dessa aspekter inom ramen för detta arbete.

Vi har valt att främst fokusera på cyklistens behov i vårt förslag för rastplatser längs med Kattegattleden. Vår vision är att de funktioner som finns på rastplatsen ska göra att cyklisten känner sig trygg och bekväm och att utformningen ska bidra till att besökaren upplever platsens kvalitéer till fullo. Funktioner så som information, möbler, sopkärl, vindskydd och verktyg för cykelservice, är relativt lätta att inkorporera i rastplatserna och vi har tagit ställning till att utveckla en serie för dessa funktioner som kan appliceras på Kattegattledens rastplatser. Tillgång till vatten och toalett är dock mer komplicerat och kan vara kostsamt.

Möjligheten att kunna fylla på vatten är i dagsläget väldigt bra på Kattegattledens framtida sträcka, det är inget som är första prioritet att komplettera utan mer som en bonus.<sup>31</sup>

Vi hänvisar därför till de som är experter på dessa funktioner och kommer inte att behandla toaletter samt vattendragning vidare i utformningen. Vi har även beskrivit tillgången till laddningsstationer för elcyklar, wifi och lekmöjligheter för barn som exempel på service som kan finnas på cykelrastplatser. Dessa funktioner kan spela en viktig roll för ledens attraktivitet men enligt Michael Koucky<sup>32</sup> är dessa inte av första prioritering i dagsläget. Det krävs oftast omfattande satsningar för att dessa funktioner ska finnas längs leden och det kan vara bättre att vänta tills leden har etablerats för att se om behovet finns för denna mer påkostade service.

### 8.3 Kattegattledens vision – i relation till vår egen

Kattegattledens vision är:

Kattegattleden ska vara en tillgänglig, bilfri cykelled mellan Göteborg och Helsingborg, som erbjuder svenska och utländska cyklister unika, storslagna upplevelser och miljöer i en havsnära sträckning.<sup>33</sup>

Kattegattledens kärnvärden är enligt följande<sup>34</sup>:

*Havsnära*  
*Upplevelserik*  
*Trygg & säker*  
*Variation*  
*Välkomnande*

Vi kommer att ta tillvara på Kattegattledens vision och kärnvärden i vår gestaltning och i vår föreslagna strategi över Kattegattledens rastplatser. Först och främst tror vi att rastplatserna som riktar sig till cyklisterna kommer att vara en viktig del i förverkligandet av kärnvärdena. Väl planerade och utformade rastplatser kommer att bidra till att leden känns välkomnande, varierande och upplevelserik. Ett av Kattegattledens viktigaste kärnvärden är havsnära. Närheten till havet gör leden unik och är något som vi kommer att ta tillvara på i vår gestaltning.

31 Michael Koucky, trafikonsult. Telefonintervju, (2014-11-21).

32 M. Koucky, (2014-11-21).

33 Pia Jönsson-Rajgård, *Varumärkesplattform*, PowerPoint-presentation (2014-12-03)

34 P. Jönsson-Rajgård, (2014-12-03)



## 8.4 Var ska rastplatserna placeras längs Kattegattleden?

Vi har inom ramarna för detta arbete inte kunnat undersöka hela Kattegattledens dragning och därför inte kunnat avgöra var det behövs rastplatser längs hela leden. Trots detta vill vi redogöra för vad vi tycker är viktigt att tänka på när man undersöker potentiella placeringar av rastplatser.

Att anlägga nya cykelrastplatser kostar, men i det långa loppet är det en god investering som gynnar leden i sin helhet. Rastplatsen är väsentlig för att cyklisten ska kunna känna sig trygg och bekväm under cykelresan och slippa behöva oroa sig för att det inte finns någonstans att stanna och ta en paus.

I dagsläget finns en hel del restauranger och caféer längs med Kattegattleden som kan fungera som rastplatsmöjligheter. Dessa bör man ta hänsyn till i anläggandet av nya rastplatser. Till exempel är det en bra idé att anlägga nya rastplatser där det i dagsläget finns få rastmöjligheter, eftersom cyklisterna är beroende av viss service.

Cyklisterna är också i stort behov av en upplevelserik miljö under sin resa. En orsak till att man vill anlägga en rastplats kan därför också vara för att tillgängliggöra en vacker omgivning. Behovet av rastplatser kan inte enbart definieras i antal kilometer mellan olika serviceanläggningar, utan man måste även se till vilken upplevelse cyklisten behöver. Att cyklisterna vill sätta sig ner och pusta ut efter en lång etapp handlar inte bara om att de är trötta i benen, det kan även innebära att de vill uppleva en vacker utsikt eller ett intressant natur- eller kulturlandskap.

För att en rastplats ska användas av cyklisterna tror vi att det är viktigt att den ligger i direkt anknytning till leden.

Rastplatserna måste vara tydligt tillgängliga ifrån leden. Rastplatsen ska helst ligga precis i anslutning till leden eller med en kort avstickare. Man bör inte riskera att missa rastplatsen när man kommer cyklandes i hög fart. Det måste också vara tydligt att det är en rastplats och vilken service som den erbjuder. Det kan finnas en poäng att den riktar sig till cyklisten och inte är en allmän rastplats där bilar och husvagnar finns.<sup>31</sup>

Vi har kommit fram till två olika utgångslägen för lokalisering av nya rastplatser:

- Platser längs med Kattegattleden som har en unik, vacker karaktär bör lyftas fram och tillgängliggöras för cyklister.
- De sträckor längs med Kattegattleden som i dagsläget uppfattas som mindre händelserika och som också saknar rastplatsmöjligheter behöver göras mer upplevelserika för att stärka helhetsupplevelsen av Kattegattleden.

## 8.5 Referensrastplatserna

En viktig del i arbetet har varit att ta del av de olika rastplatserna som presenterades i kapitel 5: *Inspiration från rastplatser runt om i världen*. I detta kapitel har vi delat in de olika inspirationsplatserna i: Rastplatser längs med cykelleder, rastplatser från Norges turistvägar och rastplatser i skyddade naturmiljöer. Vi tar med oss olika lärdomar från dessa exempel i det fortsatta arbetet med Kattegattledens rastplatser.

De rastplatser från andra cykelleder som vi studerat har sett ut på många olika sätt. De olika lederna har haft rastplatser med varierande koncept men alla verkar ha en övergripande strategi för hur man ska tillgodose cyklisternas behov. Strategierna kan bygga på allt från att lokala konstnärer utsmyckar rastplatserna eller att alla

31 Michael Koucky, trafikonsult. Telefonintervju, (2014-11-21).

rastplatser består av samma möbler eller att lokala näringsidkare och lokalbefolkningen står för att tillgodose cyklisternas behov. Oavsett vilken typ av strategi man väljer så tror vi att det är viktigt att ha en generell plan för hur ledens rastplatser ska se ut och fungera för att cyklisterna ska få en sammanhängande bild av ledens service.

Rastplatserna längs med Norges turistvägar har stora arkitektoniska kvalitéer och har fått mycket uppmärksamhet världen över. Att låta rastplatserna vara en upplevelse i sig tror vi har en stor betydelse och att relationen mellan arkitektur och natur kan spela en viktig roll även för Kattegattledens rastplatser.

Områden med skyddad natur är ofta attraktiva besöksmål och många sådana områden finns längs med Kattegattleden. Därför har det varit viktigt för oss att se hur man har arbetat med rastplatser i skyddade miljöer. På dessa platser är det extra viktigt att lägga stor vikt på utformning och materialval för att rastplatsen ska samspela med den omgivande miljön. Detta tror vi också är fallet med Kattegattledens framtida rastplatser.

## 8.6 Gestaltning och strategi för Kattegattledens rastplatser

Som landskapsarkitekt strävar man efter att arbeta utifrån landskapskaraktären i ett område eller platsens specifika förutsättningar. Då Kattegattleden är 37 mil lång innebär detta att sträckan omfattar ett stort antal landskapskaraktärer och många unika platser. Det är viktigt att Kattegattledens rastplatser har ett sammanhängande formspråk samtidigt som det finns utrymme för den unika platsen och landskapskaraktären. Därför har vi valt att ha en strategi med två olika huvudtyper av rastplatser, där den ena bidrar till en sammanhållen led och den andra ger utrymme för unika uttryck längs leden. Dessa två kategorier av rastplatser kallar vi de *flexibla rastplatserna* samt *karaktärsrastplatserna*.

### *Flexibla rastplatser*

De blå cirkelarna med S, M, L och XL på kartan på nästa sida representerar de flexibla rastplatserna som återkommer längs med hela Kattegattleden. Tanken är att de ska placeras synligt i anslutning till leden. Alla flexibla rastplatser består av samma typer av moduler för möbler, vindskydd, informationstavlor och andra funktioner på rastplatsen. Denna serie av moduler är anpassningsbara och kan möta olika typer av behov utifrån de förutsättningar platsen har och utifrån hur stor budget huvudmannen (oftast kommunen, regionen eller fastighetsägaren) för rastplatsen har. Dessa rastplatser kan även utvecklas genom att man kombinerar fler moduler vid ökat behov eller besöksstryck på leden. Funktionen för dessa rastplatser är främst att tillgodose cyklisternas behov och att skapa ett sammanhängande formspråk för Kattegattledens rastplatser. Alla rastplatser längs med Kattegattleden behöver inte innehålla samma typ av service, utan det kommer att behövas en hierarki av servicenivåer. Servicenivåerna delas in på följande sätt:

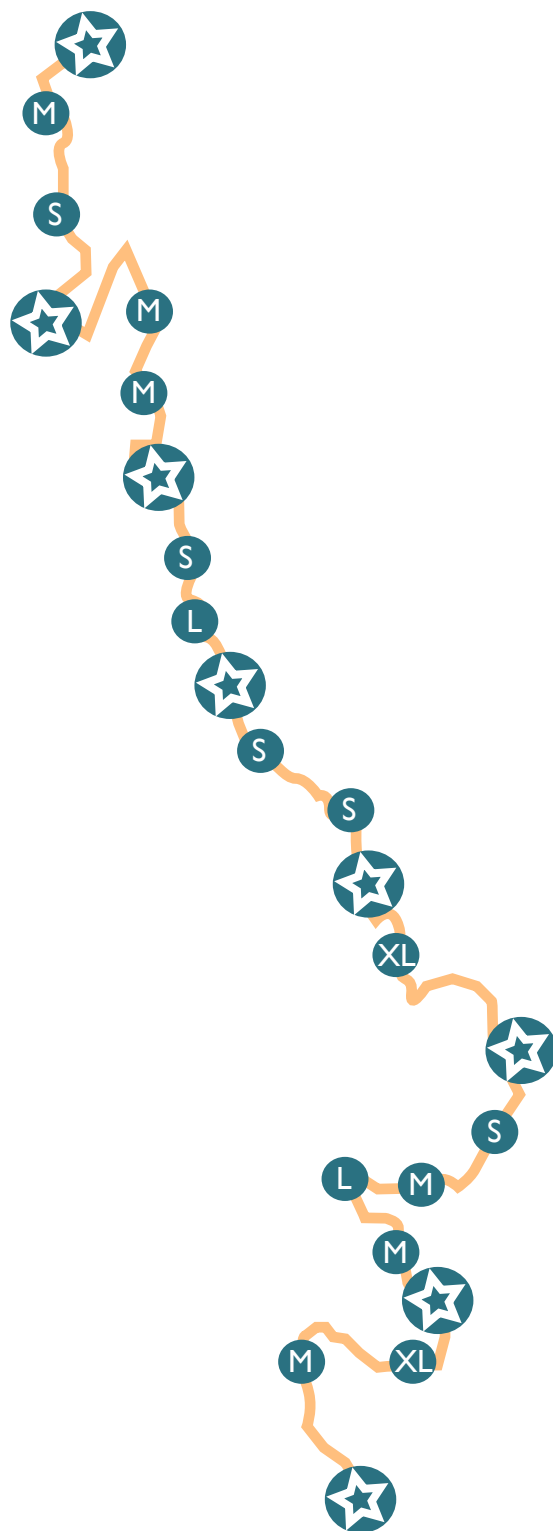
**S:** *Fin utsikt & sittplats*

**M:** *Fin utsikt, bänk, bord & information med karta*

**L:** *Fin utsikt, bänk, bord, information med karta, sopkärl & cykelställ*

**XL:** *Fin utsikt, bänk, bord, information med karta, sopkärl, cykelställ, toalett, vindskydd & lättare cykelservice*

Dessa servicenivåer är inte skrivna i sten, utan ska snarare fungera som riktlinjer vid planeringen av rastplatsernas placering och omfång. Baserat på om det finns förutsättningar att tillgodose vissa av behoven på till exempel restauranger, campingplatser eller småbåtshamnar i närheten kan man välja servicenivå på den tilltänkta rastplatsen.



*De blå cirkarna med S, M, L och XL representerar de flexibla rastplatserna och stjärnorna representerar karaktärsrastplatserna.*



### *Karaktärsrastplatser*

Stjärnorna på kartan representerar karaktärsrastplatserna. För att öka upplevelserikedomen längs med leden tror vi att det kommer att behövas rastplatser som är specifikt utformade för att tillgängliggöra och förstärka upplevelsen av platsen. Dessa kallar vi karaktärsrastplatser och fungerar som varierande guldkorn längs med leden. Placeringen av dessa rastplatser kan dels baseras på att man vill lyfta fram eller tillgängliggöra specifika natur- eller kulturvärden i ett område, eller så kan de placeras på platser där det finns stor brist på intryck och service. Extra arkitektoniska och konstnärliga insatser läggs på dessa rastplatser och här kan lokala material och formspråk få utrymme. Om de flexibla rastplatserna har ett sammanhållet formspråk och inte är knutna till en specifik plats, så står karaktärsrastplatserna för variation och är en upplevelse i samspel med det kringliggande landskapet. Här kan även berörd kommun i form och färg lyfta fram vad som är karaktäristiskt för just detta område. Dessa två olika huvudtyper av rastplatser kan innebära många olika utföranden beroende på var rastplatsen är belägen. De flexibla rastplatserna symboliserar mångsidighet i funktionerna men enhetlighet i formspråk, medan karaktärsrastplatserna symboliserar genuinitet och variation. Båda dessa huvudtyper bygger ledens identitet och understödjer dess kärnvärden. I nästkommande kapitel visar vi hur vi implementerar dessa två olika kategorier av rastplatser: *Karaktärsrastplatsen i Gullbranna* och *Flexibla rastplatser*.

### 8.7 Övriga aspekter som vi tar hänsyn till i gestaltungsprocessen

Eftersom Kattegattleden är ett verkligt projekt innebär detta att det finns många aspekter som vi behöver ta ställning till i vår gestaltning. En av dessa aspekter är skyltningen. Trafikverket är ansvarigt för vägvisningsskyltningen av Kattegattleden. Skyltarna kommer att vara övergripande för alla nationella cykelleder för rekreation och turism. En viktig del av rastplatsen är tillgängliggörandet av information med kartor. Denna information kan visas upp på informationstavlor på rastplatsen och komplettera vägvisningsskyltarna. Det är viktigt att vägvisningsskyltarna och informationstavlorna fungerar ihop som helhet.

En annan aspekt som vi har tagit hänsyn till är den grafiska profilen som samarbetsparterna för Kattegattleden arbetat fram. Denna innefattar både färger, typsnitt och logotyper som kommer att representera Kattegattleden på tryckt material och på internet. Vi tror att det är viktigt att försöka omsätta denna profil i gestaltningen av rastplatsen för att den ska bli en del av Kattegattledens varumärke.



Figur 65: Flygbilden visar de dynamiska sanddynerna i Gullbranna naturreservat. (Foto: Bergslagsbild/Länsstyrelsen)

## 9. KARAKTÄRSRASTPLATSEN I GULLBRANNA

### 9.1 Bakgrund

Gullbranna naturreservat ligger strax söder om Halmstad, mellan motorvägen E6:an och havet. Naturreservatet är ett sanddynelandskap med få motsvarigheter i Sverige. Närmast kusten ligger öppna och rörliga sandmarker där vinden och havet skapar föränderliga sanddyner. För drygt ett sekel sedan utgjordes hela området av öppna sandmarker där flygsanden formade dyner och blåste in över jordbruksmarkerna runt omkring. Idag är större delen av reservatet planterat med tallskog för att binda flygsanden. Tallskogen planterades under 1800-talet och är utblandad av spontant inkomna lövträd som har gjort större

delen av reservatet otillgängligt på grund av den täta vegetationen (Länsstyrelsen Hallands län, 2015).

Genevadsån korsar reservatet i sin kurs mot havet. Mynningen till Genevadsån flyttas ständigt norrut på grund av strömmarna längs med strandkanten. Vid starka stormar bryter ån ny bana i en rakare kurs ut mot havet och sedan påbörjas dess vandring norrut igen. Denna process gör att Gullbrannas landskap är under ständig förändring (Länsstyrelsen Hallands län, 2015).

### *Ett högt biologiskt värde*

De skiftande sandmarkerna och dynerna som ligger i de västra delarna av naturreservatet har ett högt biologiskt värde och flera rödlistade arter. Insektlivet är rikt och flera starkt hotade arter finns representerade i Gullbranna. För att gagna många av dessa arter och återskapa den ursprungliga landskapskaraktären i naturreservatet, kommer skötselplanen för området förändras. Denna förändring innebär att stora delar av reservatet kommer att röjas upp för att motverka igenväxning. Stränderna längs Genevadsån ska restaureras så att de öppna sandmarkerna återskapas. Införda arter som vresros, bergstall och gran som planterades för att binda sanden kommer att avvecklas på vissa ställen i naturreservatet. Detta kommer att leda till att den dynamiska kusten kan fortleva och att processen tillåts utrymme att påverka landskapet (Länsstyrelsen Hallands län, 2010).

### *Riksintresse för friluftslivet*

Den nya skötselplanen innebär också utveckling och förnyelse av strövstigar, friluftsanordningar och informationsmaterial. Området är välbesökt under badsäsongen och används även under hela året för naturupplevelser, promenader och svampplockning. Denna aktivitet bör uppmuntras eftersom området är ett riksintresse för friluftslivet, men större insatser behöver göras för att de som besöker Gullbranna ska vara medvetna om dess höga biologiska värden. Besökarna i området behöver ta del av denna kunskap för att veta hur de ska bete sig i området för att inte störa djur- och växtliv och för att få en kännedom om detta unika landskap (Länsstyrelsen Hallands län, 2010). För att Kattegattleden ska kunna gå genom naturreservatet vill Halmstad kommun bygga en bro över Genevadsån och några av de befintliga stigarna kommer att rustas upp för att bli tillgängliga för cyklisterna (Halmstad kommun, 2014).







## 9.2 Analyser

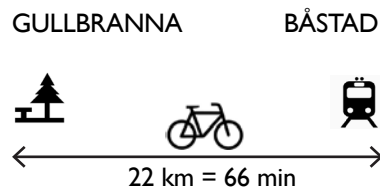
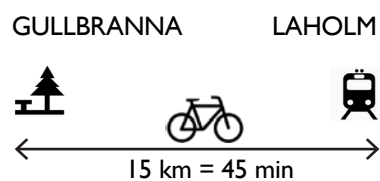
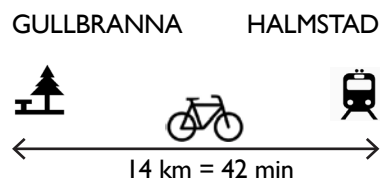
### *Kommunikationer och service i området*

Kattegattleden korsar Gullbranna naturreservat när den går längs med Laholmsbuktens kust. Gullbranna ligger i anslutning till två andra naturreservat: Tönnersa och Hökafältet som ligger i sydlig riktning från Gullbranna. Naturreservaten bildar ett stort grönområde runt Genevadsån mellan tätorterna Halmstad och Mellbystrand. En bit öster in mot land ligger Laholm. I Laholm, Båstad och Halmstad finns tågstationer där Öresundstågen stannar och som kan vara potentiella utgångspunkter för cyklister längs leden. Motorväg E6 följer också Laholmsbuktens kust och på så sätt blir leden även lättillgänglig med bil.

I området runt Gullbranna finns några anläggningar som kan erbjuda cyklisterna service. Framför allt under sommarens högsäsong är turismnäringen välutvecklad och det verkar inte råda någon brist på boende och restauranger. Söder om Gullbranna ligger Mellbystrand där det finns en del hotell, campingar, vandrarhem och restauranger. Vid Hökafältets naturreservat finns en rastplats med fågeltorn. I övrigt finns inga större anlagda rastplatser. Ledens dragning strax söder om Gullbranna följer huvudgatan i Mellbystrand, vilket är en rätt rak och monoton sträcka.

Precis intill naturreservatet, på andra sidan motorvägen ligger det lilla samhället Gullbranna som framför allt utgörs av villaområden och gårdar. Här finns Gullbrannagården med camping, butik, restaurang, hotell och blandad föreningsverksamhet. Restaurangen är öppen under sommarhalvåret. Leden passerar inte genom Gullbranna men cyklisterna bör ändå kunna dra nytta av verksamheten på Gullbrannagården eftersom det endast rör sig om en avstickare på cirka 500 meter. Det är dock viktigt att detta tydliggörs med information från leden.

*Cykelavstånd vid en hastighet av 20 km/h*



### *Andra besöket i Gullbranna*

Efter att vi tagit beslutet att göra ett gestaltungs-förslag på en av Kattegattledens karaktärsrastplatser i Gullbranna naturreservat, gjorde vi ytterligare ett besök i området. Vi besökte Gullbranna under en mulen och kall onsdag den 14 januari 2015. Vädret hindrade oss inte att vandra genom naturreservatet för att få en uppfattning om dess olika karaktärer och för att bestämma oss för var vi skulle placera en rastplats. Vi utgick ifrån parkeringsplatsen som är centralt belägen i naturreservatet och gick sedan rundor åt söder och norr. Under vår vandring träffade vi på anställda vid Halmstad kommun och Länsstyrelsen som tillsammans med en anläggare var i Gullbranna för att snitsla ut var Kattegattleden ska gå. Under vår vandring upptäckte vi att Gullbranna är rätt svårtillgängligt och att många av stigarna är dåligt markerade och underhållna. Det var svårt att orientera sig i området och Genevadsån skapade en barriär mot havet och sanddynelandskapet.

*Karaktärsbilder från Gullbranna naturreservat*



SANDDYNERNA



HAVET



SKOGEN

*Bilder från vårt andra besök i Gullbranna som visar naturreservatets huvudkaraktärer. Bilderna är tagna från de markerade platserna på kartan.*

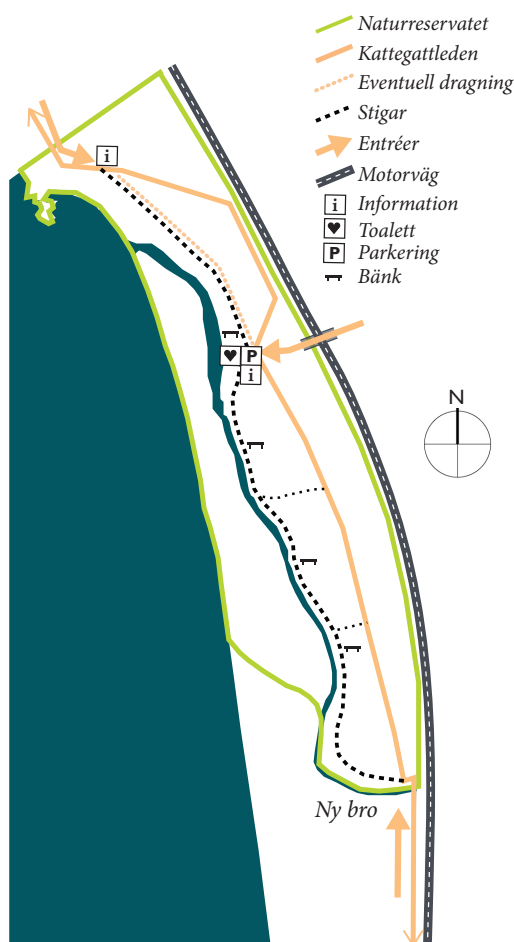


### Vår vandring genom området

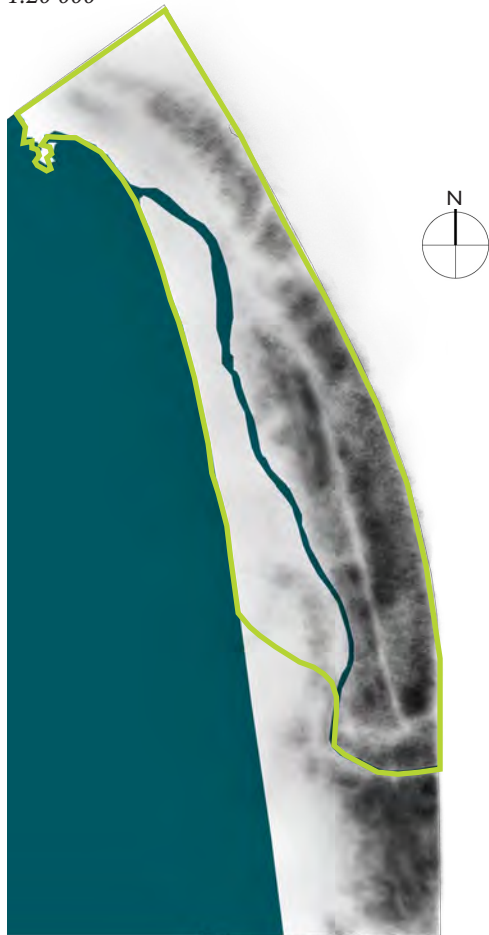


Översiktskarta över Gullbranna och Genevadsåns utlopp. Utloppet blir till en barriär om man vill ta sig ner till vattnet. Kartan visar de riktningar och sträckor som vi vandrade. Delar av området var svårt att röra sig genom och majoriteten av stigarna var dåligt underhållna eller översvämmade.





Karta över tillgänglighet och service. Skala 1:20 000



Karta som visar relationen mellan slutet och öppet. De mörka fälten representerar slutet och de ljusare öppet. Skala 1:20 000

### Tillgänglighet och service i Gullbranna

Denna karta visar, entréer och service i naturreservatet i relation till ledens dragning. I dagsläget finns en parkeringsplats, toalett och några sittplatser i området. På länsstyrelsens hemsida var sittplatserna markerade som rastplatser men det visade sig på plats att de bestod av en fallfärdig bänk. Inga rastplatser med ordentliga möbler finns i området.

Under vår vandring upptäckte vi att det är svårt att röra sig i området, då det inte finns tillräcklig information och många av stigarna är bristfälligt markerade och underhållna. Det var svårt att orientera sig i området och Genevadsån skapade en barriär mot havet och dynlandskapet då man inte kunde ta sig över ån i naturreservatet. Den huvudsakliga rörelsen sker på stigarna i riktning mot norr och syd. Endast på ett fåtal ställen kunde vi gå tvärs genom naturreservatet.

Kattegattleden kommer att gå längs med en gammal militärväg som går rakt genom området. I den södra delen av reservatet kommer leden att gå över en framtida bro över Genevadsån, vilket kommer att skapa en ny entré till reservatet. Det är ännu inte beslutat när och hur anläggandet av bron kommer att gå till (Halmstad kommun, 2014). Efter parkeringen, i de norra delarna av reservatet, ville Halmstads kommun att leden skulle följa den mer kustnära stigen, men då Länsstyrelsen avslag detta kommer leden istället gå i öst nära motorvägen (Länsstyrelsen Hallands län, 2014).

### Slutet/Öppet

Vid vårt besök i Gullbranna märkte vi stor skillnad på relationen mellan öppet och slutet i de olika delarna av området. Kusten, havet och sandmarkerna var öppna med enskilda vindpinade träd medan den planterade skogen var tät och snårig. Ledens dragning går genom de tätare delarna av reservatet vilket gör att närheten till havet begränsas. Tätheten påverkar upplevelsen av naturreservatet men kan komma att förändras med framtida skötselåtgärder i form av röjning och avverkning.



### *Vegetationstyper och markanvändning*

Gullbranna naturreservat består av både öppna sandmarker och tät skog. Denna karta visar vegetationstypernas fördelning i Gullbranna. Kartan baseras på Länsstyrelsens naturtypskartering, men vi har gjort vissa omformuleringar och ändringar utifrån vår vandring genom området.

Skogen i Gullbranna består av en mängd olika vegetationstyper så som lövsumpskogar, friska blandskogar med tall och björk, samt äldre tallskog på de torrare markerna. I de södra delarna av reservatet finns alsumpskog där träden har knotiga stammar och vindpinade kronor (Länsstyrelsen Hallands län, 2010). Stora delar av reservatet präglas av triviala lövträd, vilket innebär ljuskrävande primära arter så som björk och asp.

I norr går en del av jordbrukslandskapet in i området och sandstranden bryts av mot en klippig udde.

*Vegetationskarta, skala 1:10 000*



### 9.3 Att välja läge för rastplatsen

Under vårt besök i Gullbranna sökte vi efter en lämplig placering för en rastplats. När vi först kom till Gullbranna var vi till stor del inställda på att vi ville placera rastplatsen vid den befintliga ingången till naturreservatet, där det idag finns en parkeringsplats, informationstavlor och toalett. Efter en diskussion med personal på Gullbrannagården fick vi veta att det var väldigt många som besökte naturreservatet under sommaren och att det var en uppskattad badplats. Under badsäsongen är parkeringen och kringliggande tomma ytor fullpackade med bilar och ibland står bilarna parkerade hela vägen ut på

bron över motorvägen. Med tanke på detta är det mindre lämpligt att placera rastplatsen på denna plats. Under vårt besök talade vi även med tjänstemän från kommunen och Länsstyrelsen och diskuterade lämpliga alternativ till placering. De förklarade för oss att de snitslat ut var leden skulle gå och en yta som de ansåg skulle vara passande att anlägga en rastplats på. Vi blev intresserade och gav oss ut för att se vad de hade markerat ut för plats. Platsen ligger cirka fem minuters promenad från parkeringsplatsen i nordlig riktning och utgörs av en glänta.



*Platsen vi valde ut för att gestalta till en rastplats för cyklister och andra besökare, i diskussion med Länsstyrelsen och Halmstad kommun.*

havet

sandstrand

sanddyner

*Sektionen visar relationen till havet. Det är cirka 100 meter ner till havet från gläntan.*



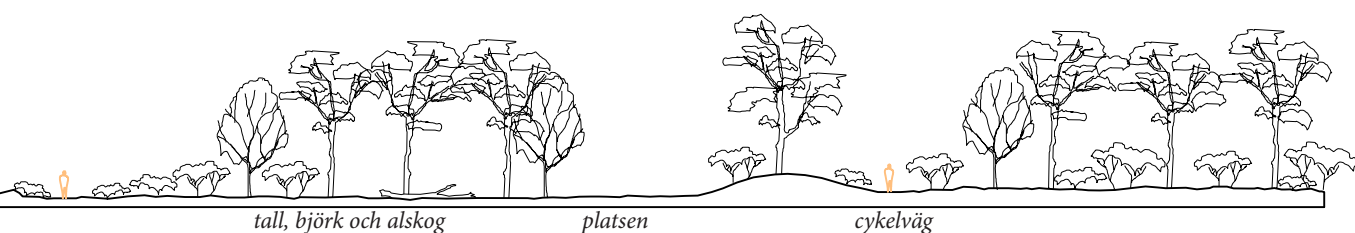
Gläntan ligger precis intill ledens framtida dragning och här lättar den tidigare ogenomträngliga skogen och man kan skymta havet i väster.

Det var egentligen inte förrän nu vi kunde se havet från ledens dragning genom naturreservatet. Även om kusten och havets påverkan är en viktig del av naturreservatet, känner man inte riktigt av närheten till havet då leden går genom de täta, skogsbevuxna delarna av naturreservatet. Gläntan skärmas av mot motorvägen i öster av en låg vall som även skapar en fin rumslighet på platsen.

När vi följt ledens dragning genom Gullbranna hade motorvägens närvaro varit påtaglig men i dessa norra delar av naturreservatet byttes mullret från trafik ut mot vågornas dån i väster. Gläntan är skyddad av skog men samtidigt inte otillgänglig på grund av den lättare undervegetationen. Denna plats kändes verkligen helt rätt för en rastplats. Vallen skapar en intressant avgränsning och samtidigt en tydlig entré till gläntan. Vegetationen på platsen utgörs av vindpinade tallar och björkar och på de fuktigare ställena växer al.



Översiktskarta med den utmärkta platsen och Kattegattledens dragning.



## 9.4 VISION

- Tillgängliggöra och koppla samman Gullbrannas strukturer: havet, sanddynerna och skogen.
- Skapa tydliga riktningar på platsen



### *Funktionerna för rastplatsen i Gullbranna:*

#### *Vad vill besökare göra på platsen?*

- vila
- äta & dricka
- parkera cykeln
- få information om närmaste boende, restaurang, toalett, med mera.
- få skydd från regn och blåst
- upptäcka
- ta sig ner till vattnet
- uppleva naturen

#### *Vilken service behövs på platsen?*

- cykelparkering
- sittplatser med bord
- sopkärl
- väderskydd
- information med karta som talar om till exempel närmsta toalett, vattentillgång, boende & restaurang



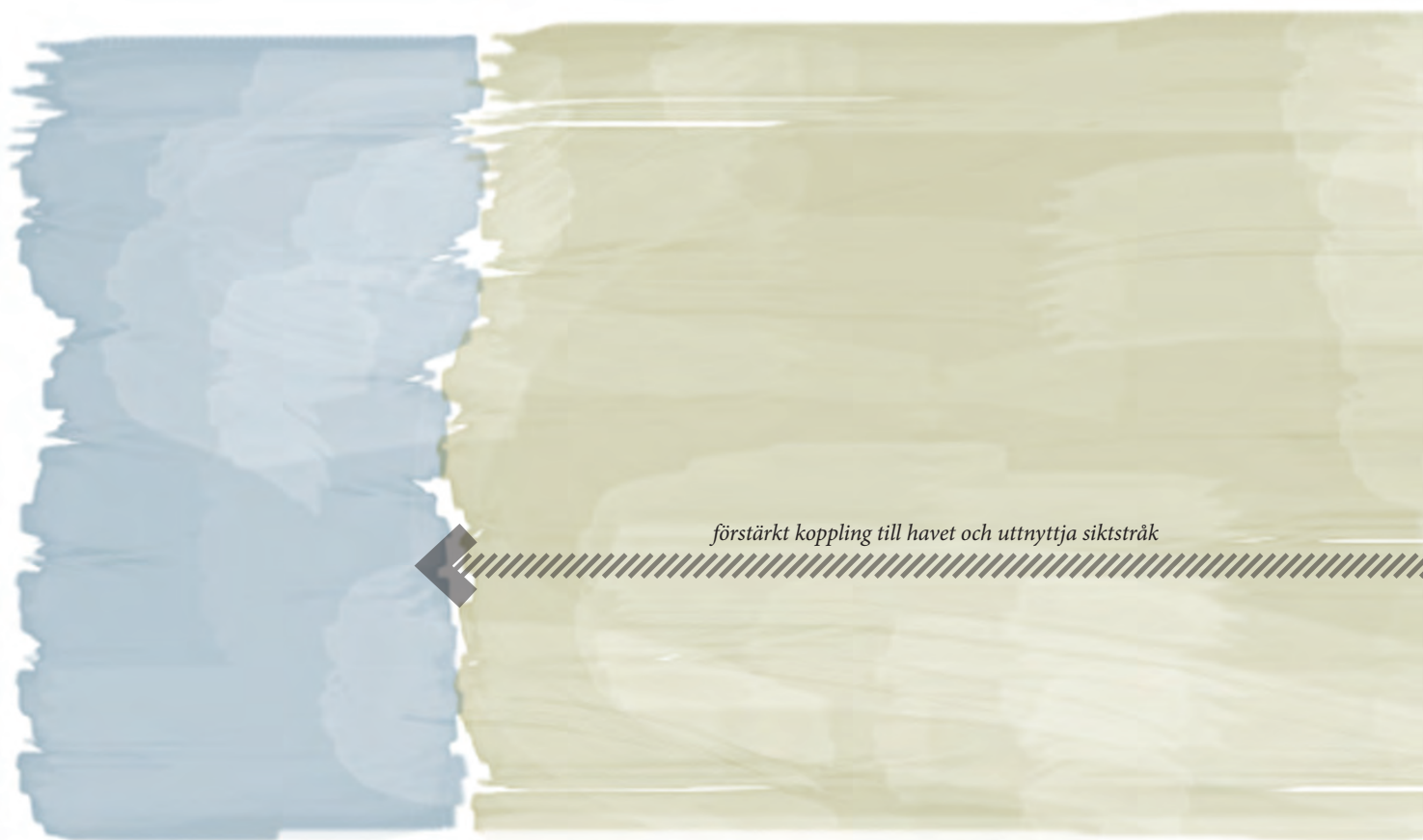


*Havet och sanddynerna i Gullbranna naturreservat. Kattegattleden går genom skogen och man saknar koppling till havet. Vår vision är att göra det lättare att ta sig ner till havet från Kattegattleden.*

## Konceptuell plan och sektion

Visionen är att koppla samman skogen, sanddynerna och havet i väst. I dagsläget skymtar man havet i väster när man befinner sig på platsen. Vi vill skapa ett förstärkt stråk ner till havet så att besökaren kan ta del av den vackra kusten. Tanken är att det ska finnas en tydlig entrézon med cykelparkering, varifrån man tar sig in till gläntan. Huvudrastplatsen placeras i gläntan där

vi utnyttjar den befintliga vallen på platsen som ger skydd mot vind och skärmar av från motorvägen i öst. Här har man fin utsikt mot vattnet. De sekundära rastplatserna ger möjlighet till att fler sällskap kan vistas på platsen samtidigt. Den ena sekundära rastplatsen placeras lättillgängligt utmed gångstråket med en fin utsikt ner mot vattnet. Den andra sekundära rastplatsen place-

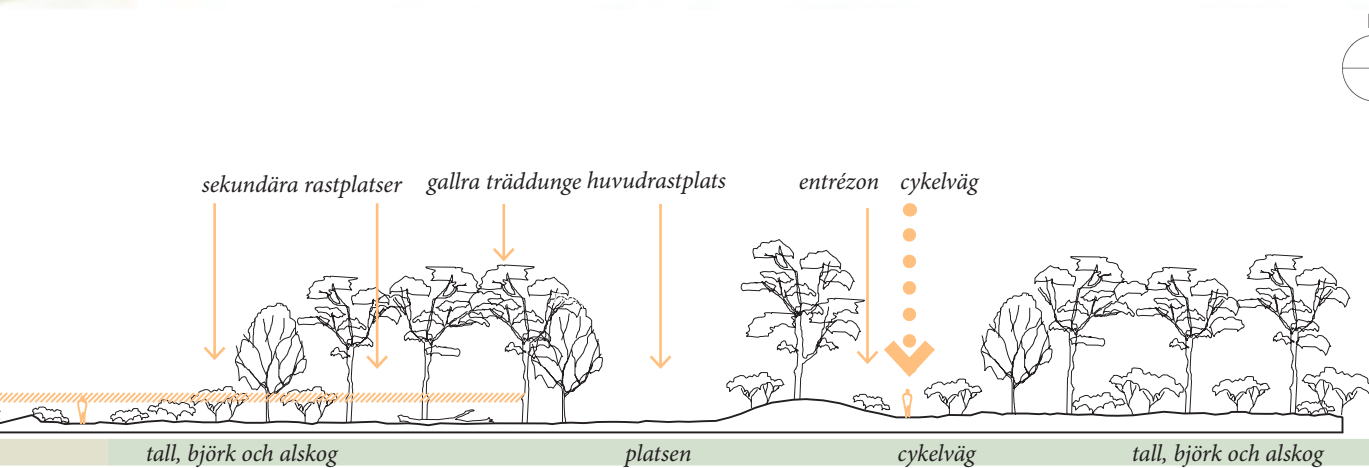
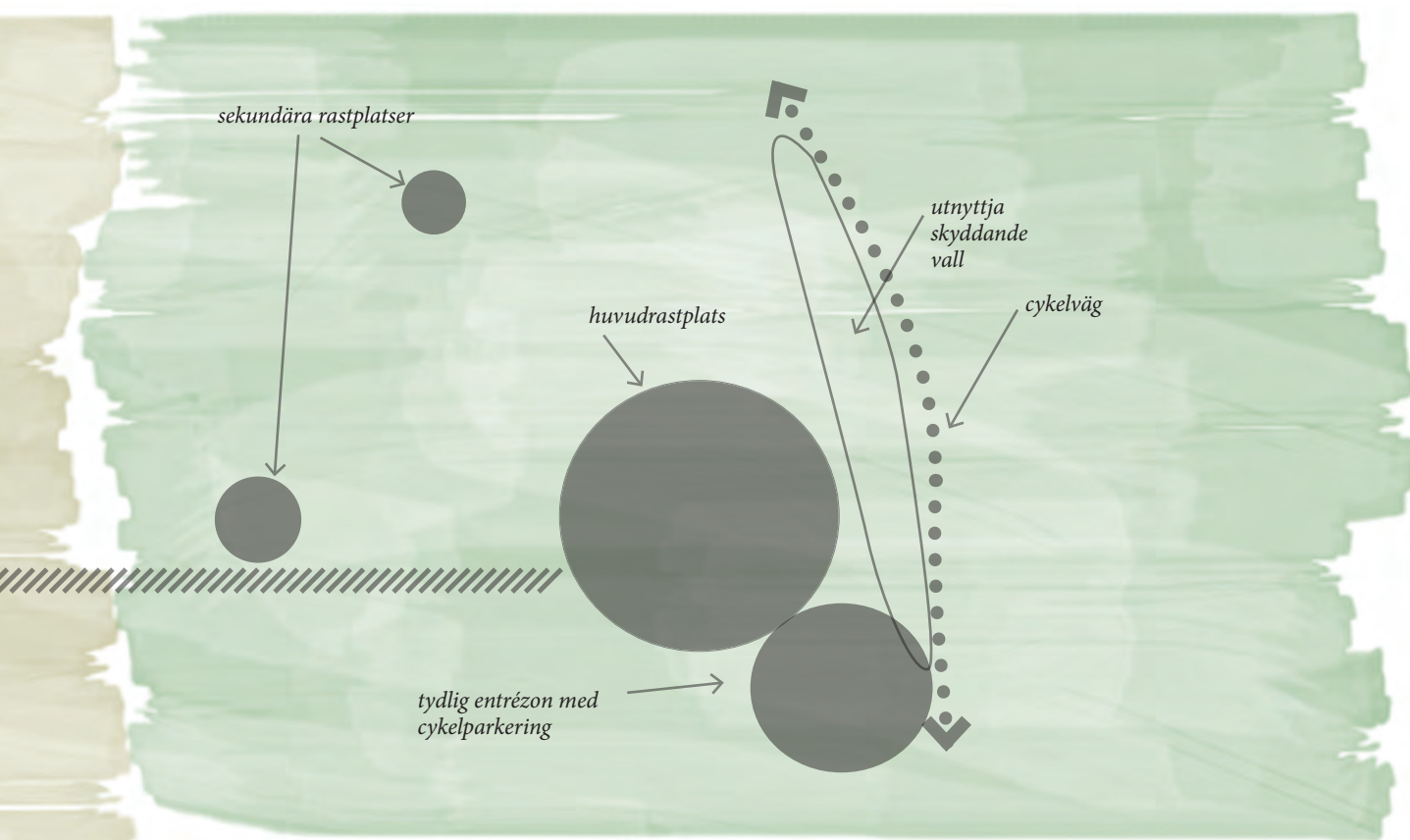


Planen visar hur vi vill lyfta fram och tillgängliggöra den vackra naturen och havet för besökaren.



Sektionen visar de föreslagna funktionerna och dess relation till varandra.

ras fritt, lite mer avskilt från de andra i skogen. Den befintliga blandskogen gallras ur lite för att skapa siktstråk ner till havet. Vår tanke är att rastplatsen ska rikta sig till cyklisterna som kommer att passera genom Gullbranna längs med Kattegattleden men även vara tillgänglig för de som enbart besöker naturreservatet.





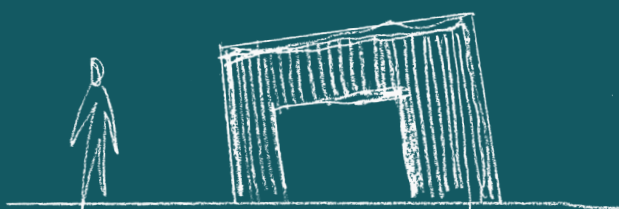
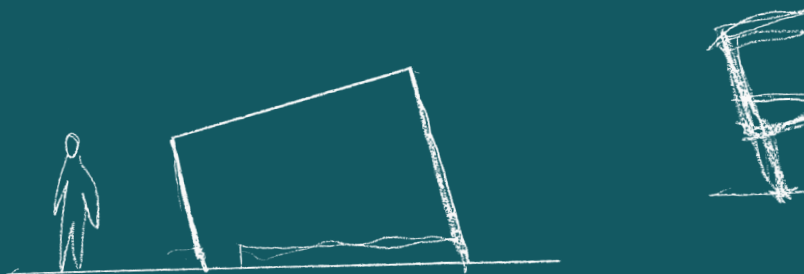
## 9.5 KONCEPT

- *Rama in naturen*
- *Skapa flera spännande rumsligheter*

Konceptet bygger på att skapa flera olika rum som gör det möjligt för många sällskap att vistas på platsen samtidigt.

Gemensamt för de olika rummen är att de består av vinklade kuber som får integrera med landskapet. Kuben som form tydliggör relationen mellan det byggda och naturens organiska former på ett modernt sätt. Vi har därför valt att använda oss av tydliga linjer och former som bryter av mot naturen, men som är gjorda av material som harmoniserar med den.

Kuberna är vinklade i en anspelning till att vinden fått sätta sin prägel och som en metafor för naturens variation. Kubernas vridna öppningar ramar in naturen på ett spännande sätt och förstärker upplevelsen av platsen.



Konceptskisser







GÖMSLET

TERRASSEN

SPÅNGEN

Vy: Överblick



## 9.6 GESTALTNINGSFÖRSLAG

### *Platsens olika rum och funktioner*

Karaktärsrastplatsen i Gullbranna består av flera olika spännande rum. Det här är en rastplats för cyklisten men även för den som enbart kommit för att besöka naturreservatet. I entrézonen möts man av information samt cykelparkering. Huvudrastplatsen består av ett rejält väderskydd som är placerat med fin utsikt ner mot vattnet. Från väderskyddet löper en spång som följer siktstråket ner till övergångszonen till sanddynerna. Spången går i rak linje från vindskyddet ner mot vattnet för att förstärka siktstråket. I brynet ligger en sekundär rastplats: terrassen. Här kommer man lite närmare vattnet och kan blicka ut över sanddynerna och höra havets brus. En bit bort från spången ligger gömslet. Denna sekundära rastplats ligger en bit ifrån de andra sittplatserna. Här kan man sitta lite mer avskilt och uppleva naturen. Runt om bland träden i skogen finns det plats för lek och bus.





## Illustrationsplan



Vy: Överblick

1

ENTRÉZONEN

2

VÄDERSKYDDET

3

SPÅNGEN





4 TERASSEN

5 GÖMSLET



## Övergripande elevationer



*Elevation A1 - A2, skala 1:150*

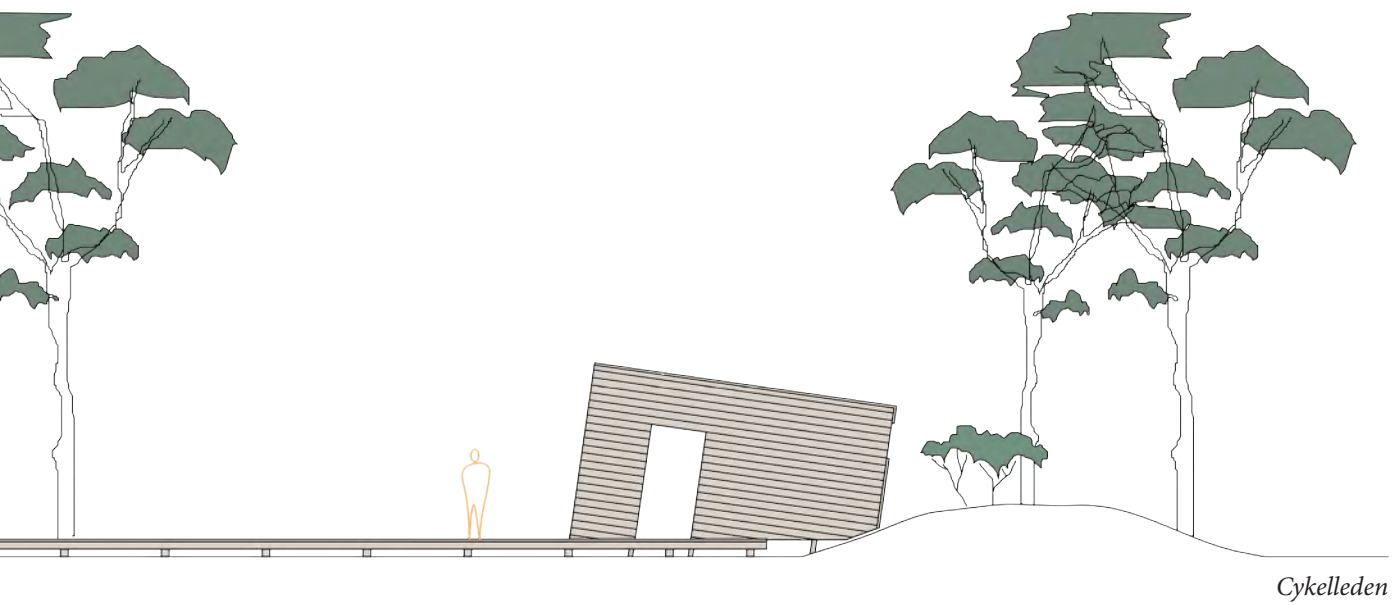
*Spång i ek*

Rastplatsen sträcker sig från öst till väst och knyter ihop Kattegattleden med kusten. Den befintliga gläntan kompletteras med ett väderskydd och blandskogen gallras ur för att förtydliga relationen till havet. Den befintliga låga vallen blir ryggestödet till rastplatsen och skärmar av mot motorvägen.

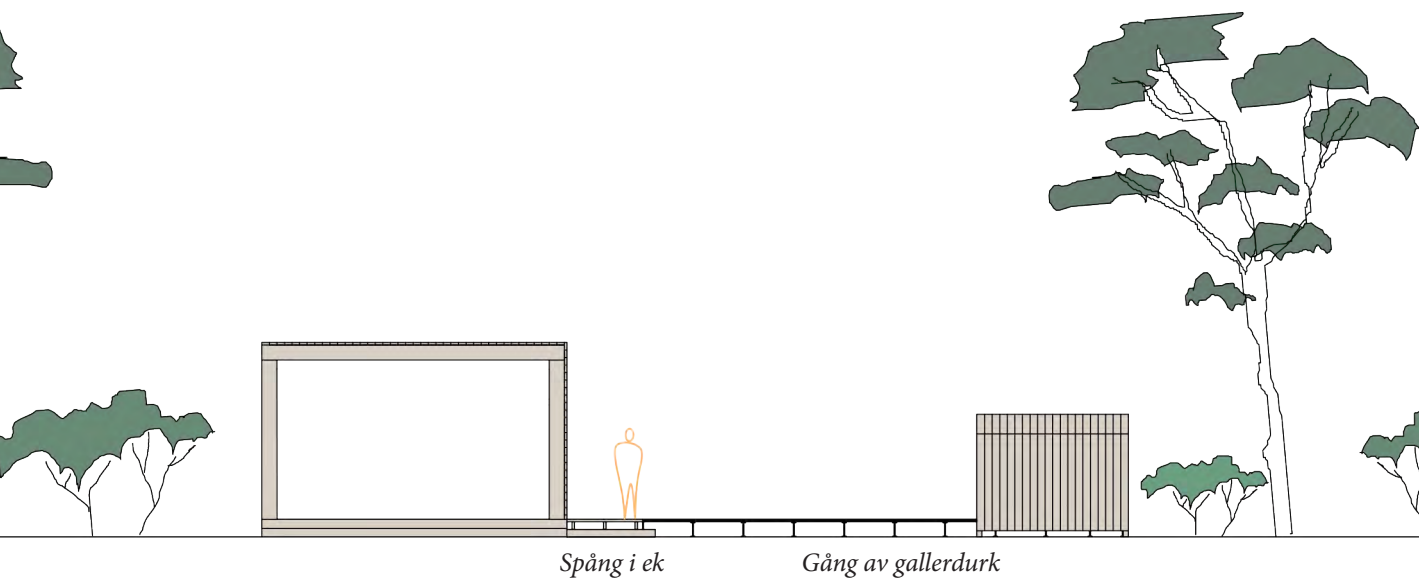


*Elevation B1 - B2, skala 1:150*

Här syns relationen mellan cykelskyddet och väderskyddet i elevationen från norr till söder. En gång av gallerdurk knyter de båda delarna samman och spången i ek bryter av gallerdurken när den sträcker sig ner mot havet.



*Cykelleden*



*Spång i ek*

*Gång av gallerdurk*



## Utformning

Väderskyddet, terrassen, gömslet och spången är tillverkade av finsågat kärnvirke från ek som förslagsvis kan linoljebehandlas. Ek är ett beständigt material som med tiden åldras vackert och får en naturlig gråaktig ton. Virket är av grova dimensioner för att konstruktionerna ska upplevas som solida och stabila i det utsatta läget. Dessa grova timmerliknande dimensioner är också vanliga på rastplatser i naturmiljö, men får här en annorlunda utformning. Vid entrézonen och inne i väderskyddet är underlaget gallerdurk, vilket bryter av mot träet. Gallerdurk är också ett stabilt och halsäkert underlag att gå på oavsett väderlek. Därför är de lutande planen i gallerdurk. Gallerdurken är ihålig vilket gör att gräs och växter kan sticka upp genom håligheterna och man kan se marken inne i väderskyddet och cykelskyddet.

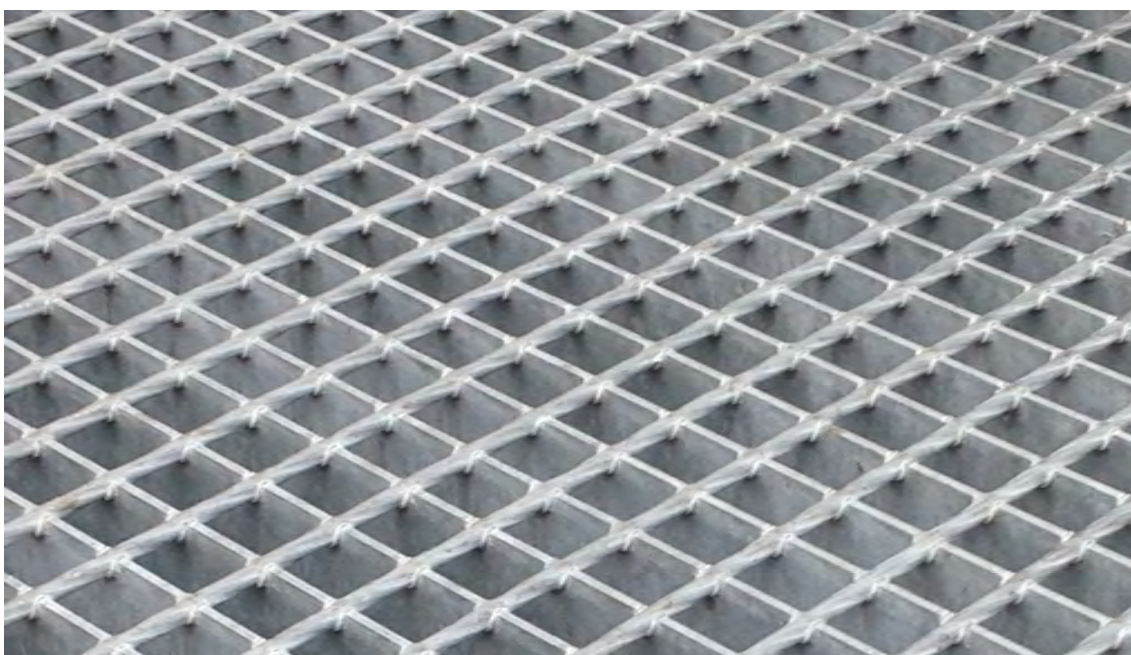
På följande uppslag redogör vi för karaktärsrastplatsens olika delar i bild och sektion. Tanken är att sektionerna ska ge en uppfattning om de olika delarnas dimensioner och förankring, men är inte fullständiga tekniska ritningar.



## *Material*



*Finsågat kärnvirke av ek.*



*Gallerduk i galvaniserat stål*

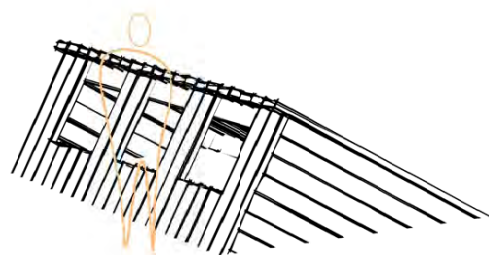




Vy: Entrézon

## I ENTRÉZONEN

- Utgör en välkomnande entré till karaktärsrastplatsen i Gullbranna
- Här kan cyklisten parkera sin cykel och ta sig in till väderskyddet
- I entrézon



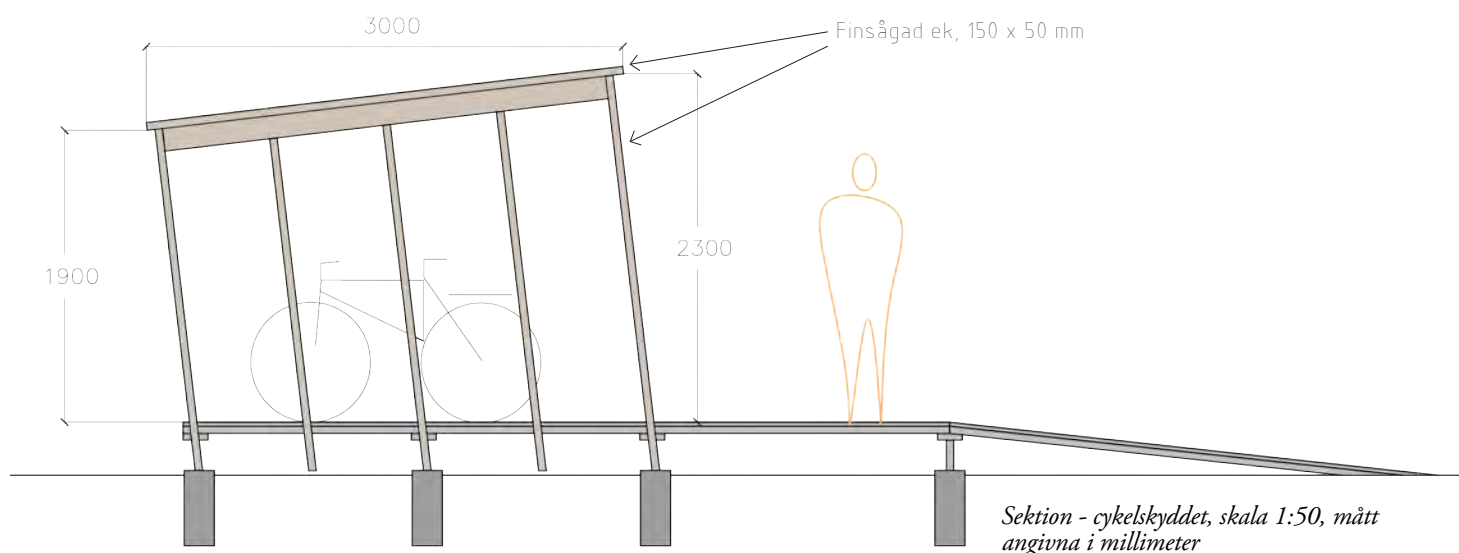
Principskiss - sopsorteringen





*Plan, skala 1:200*

En ramp leder en upp från cykelvägen till cykelskyddet som ligger på samma plan som spången och golvet i väderskyddet. Vid cykelvägen signaleras tydligt från bägge riktningar med informations-skyltar att det finns en karaktärsrastplats. Vid entrén finns även sopsortering som cyklisterna och andra besökare i Gullbranna kan använda. Placeringen nära cykelvägen underlättar vid tömning av sopkärlen. Cykelskyddet är gjort av finsågat virke av ek med dimensionerna 150 x 50 mm. Samma material och dimensioner utgör taket och klär in cykelskyddets baksida. Golvet utgörs av gallerdurk. Cykelskyddet är förankrat i marken genom att stolparna är fastsatta i betongfundament med balksko.





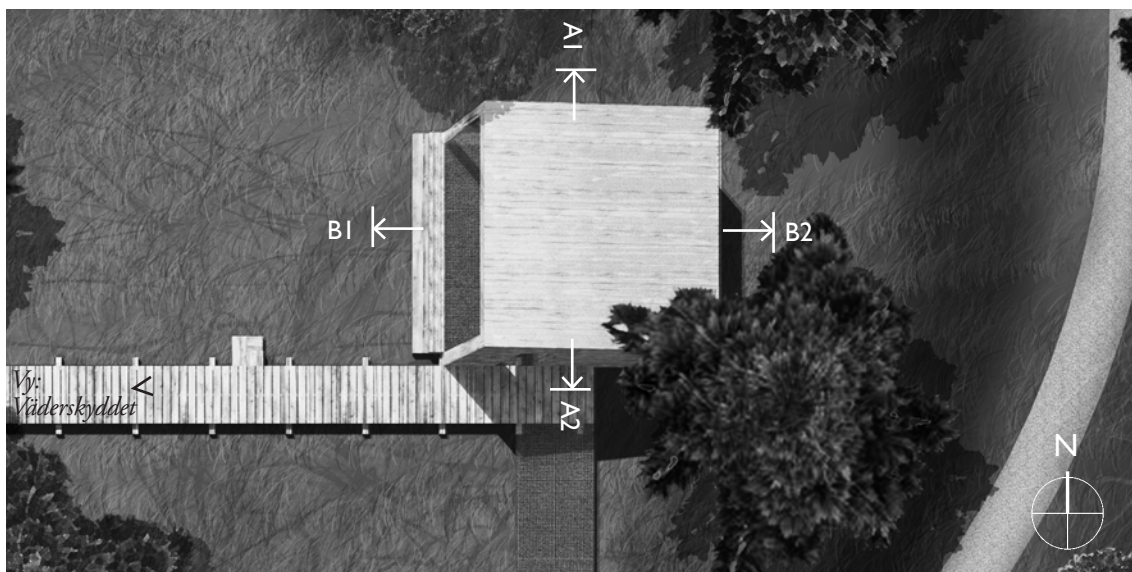






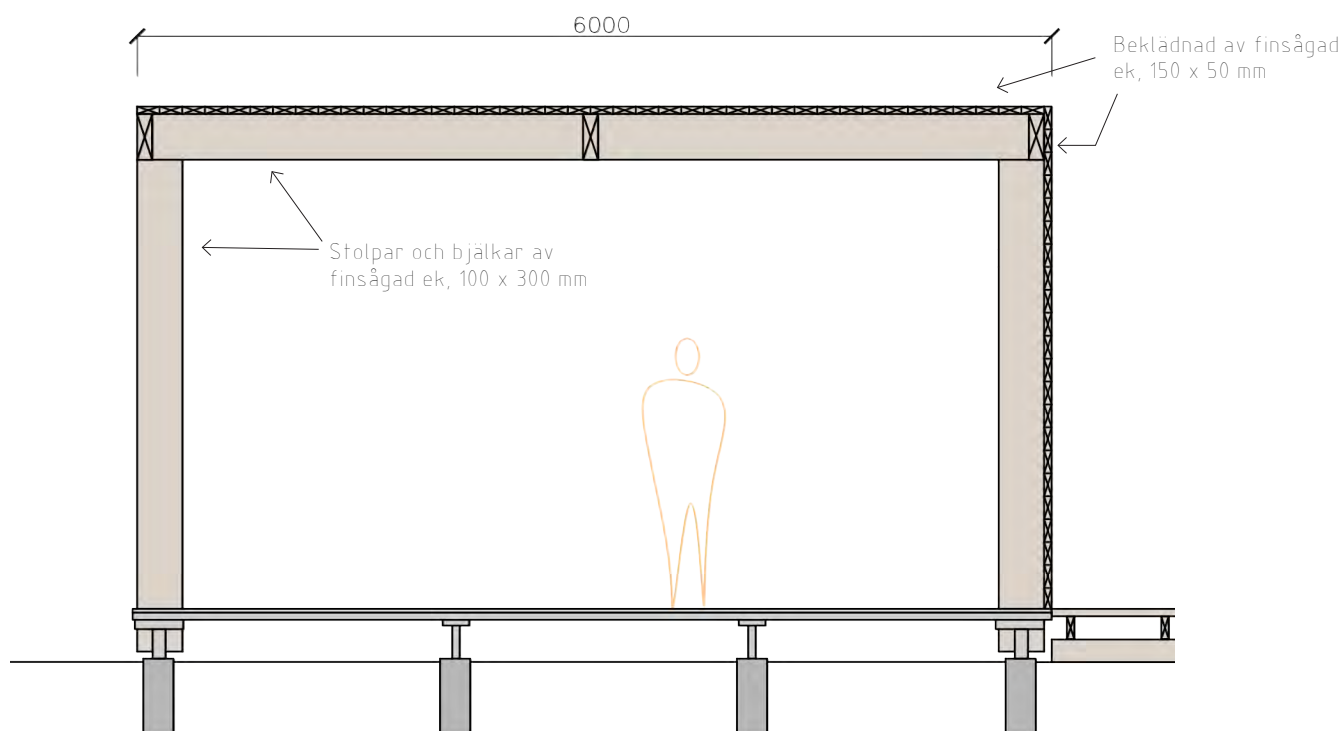
## 2 VÄDESKYDDET

- *Utgör huvuddelen av rastplatsen*
- *Här kan cyklisten få skydd från väder, äta sin matsäck och vila sina trötta ben*
- *Väderskyddet vinklar sig mot havet och himlen och ramar på så sätt in en vacker utsikt mot kusten*
- *Väderskyddet är öppet ut mot havet i väst, men skyddar mot motorvägen i öst*
- *Här finns information om Gullbranna naturreservat med dess natur och djurliv*
- *Väderskyddets framkant utgörs av en låg trappa som tillgängliggör gläntan och fungerar som sekundär sittplats*



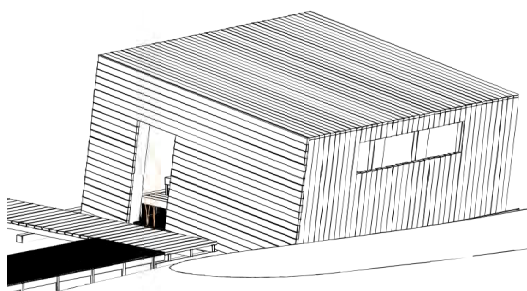
Plan, skala 1:200

Väderskyddet är tillverkat av linoljebehandlat finsågat kärnvirke av ek i grova dimensioner där de bärande stolparna har dimensionerna 300 x 100 mm och panelen har dimensionerna 150 x 50 mm. Panelen utgör taket och täcker väderskyddets södra och bakre vägg. I den bakre väggen finns en öppning som skapar en visuell kontakt mot cykelleden.

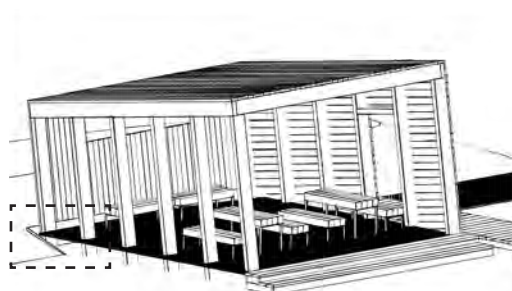


Sektion A1 - A2, skala 1:50, mått angivna i millimeter

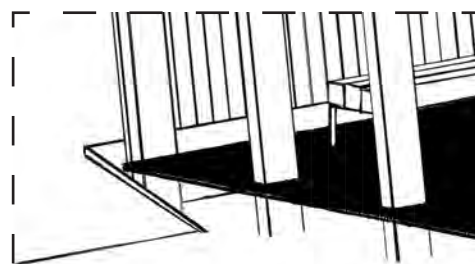




*Principskisser*



Väderskyddet är vinklat ut mot havet och himlen, vilket gör att det sluttar ner mot den bakomliggande vallen. Mötet med vallen sker genom en stödmur i förslagsvis corténstål som skapar en luftspalt mellan marken och träkonstruktionen. Corténstålet har fördelen att smälta in i vallen genom sin rostiga färg och håller på så sätt samman intrycket av att väderskyddet är integrerat i vallen. Väderskyddet är förankrat i marken genom att stolparna är fästa i betongfundament med balksko. Gallerdurken är angjord med hjälp av en ram i galvaniserat stål som är fastsatt i väderskyddets sidor och stålstolpar fastsatta i betongfundament.



*Mötet mot vallen med hjälp av L-stöd*

Stolpar av finsågad ek,  
100 x 300 mm

6000

Beklädnad av finsågad ek,  
150 x 50 mm

3500

1080

2650

*Sektion B1-2, skala 1:50, mått angivna i millimeter*







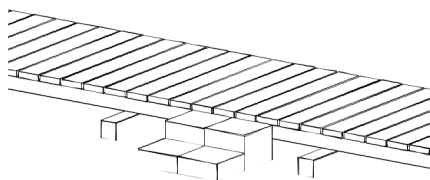
### 3 SPÅNGEN

- Utgör det bärande stråket på platsen
- Ger besökaren möjlighet att ta sig ner till sanddynerna och vattnet
- Tillgängliggör naturen och de olika delarna av rastplatsen

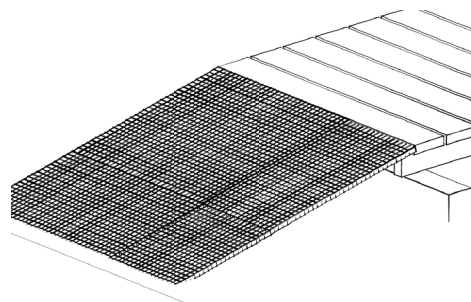
Från väderskyddet löper en spång som tar besökaren ner till sanddynerna. Här kopplas spången ihop med strandstigen som går längs med vattnet. På så vis tillgängliggörs strandstigen som promenadstig längs med vattnet från rastplatsen.

Vid spångens ände ligger utsiktsplatån som är en sittplats där man har vacker utsikt över sanddynerna och kan glimta havet. Spången är 30 cm hög och tillverkad i finsågad linoljebehandlad ek. Vid spångens anslutning till marken ut mot sanddynerna utgörs rampen av den mer halksäkra gallerdurken i galvaniserat stål. När det regnar kan träet blir halt, därför kan det vara bra att till exempel räffla virket. Vid sidan av spången framför väderskyddet finns en trappa som tar besökarna ut i skogen för de som vill upptäcka gömslet.

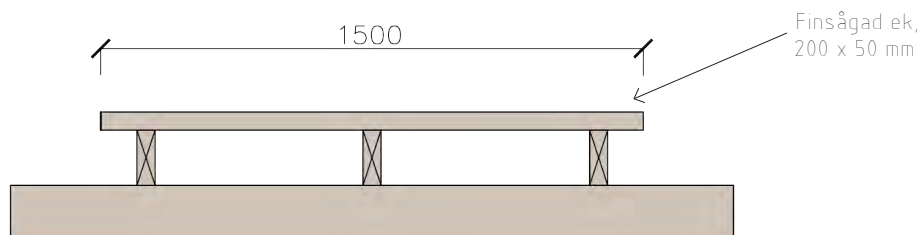
Spången är förslagsvis fäst på bärlinor som i sin tur ligger på upplag av ek direkt på mark. Plankorna som utgör spången har dimensionerna 200 x 50 mm.



*Principskiss - trappsteg av stockar ner från spången ut mot gömslet.*



*Principskiss - spångens anslutning mot mark med hjälp av ramp i galvaniserad gallerdurk.*



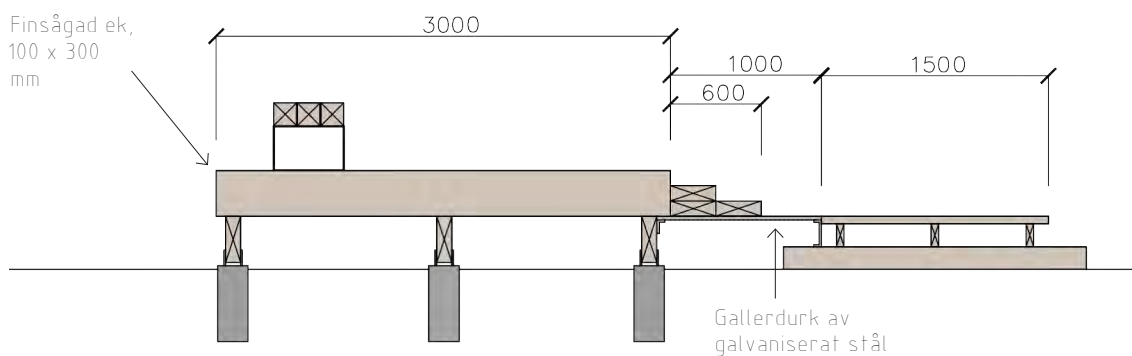
*Principsektion - skala 1:20, mått angivna i millimeter*



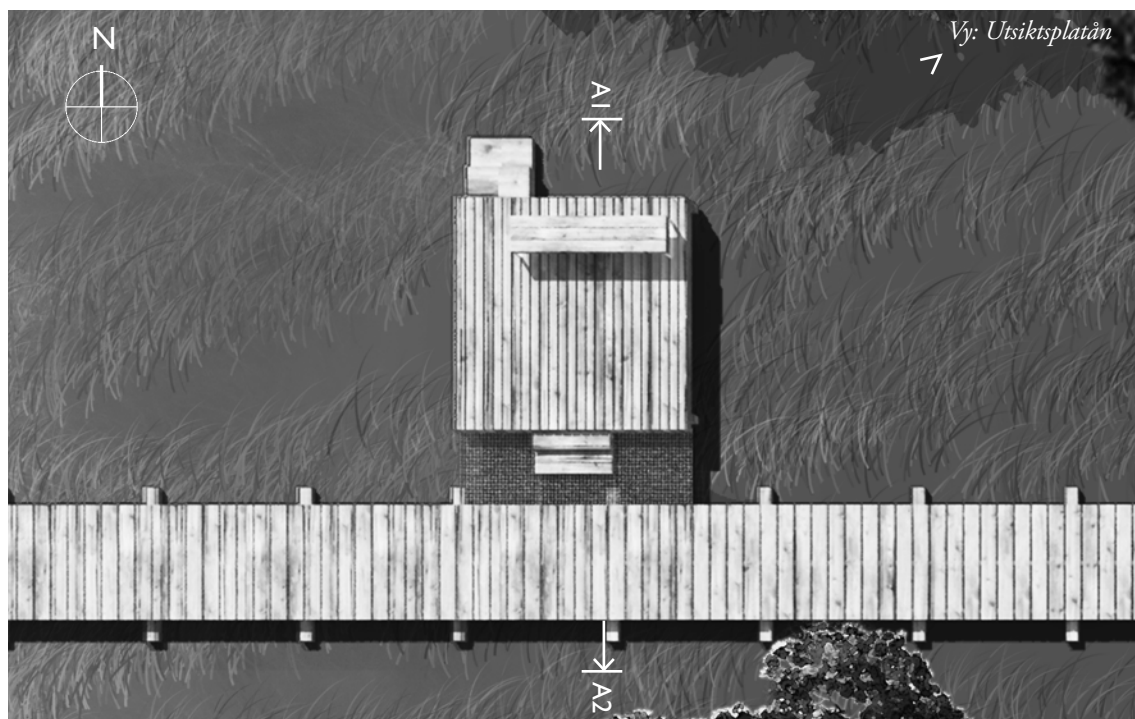


## 4 TERRASSEN

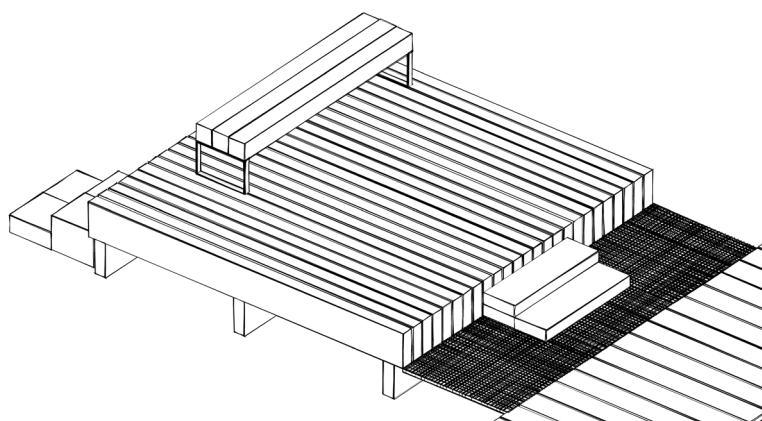
- Sekundär upphöjd sittplats nära kusten
- Förstärker och tillgängliggör skogsbrynet
- Här kan cyklisten njuta av den vackra utsikten och titta på förbipasserande



Sektion A1-A2, skala 1:50, mått angivna i millimeter



*Plan, skala 1:100*



*Principskiss*

Intill spången ligger terrassen. Här kan man sitta och blicka ut över sanddynelandskapet, känna havets salta doft och höra vågornas brus.

Terrassen består av ett trädeck i beständig linoljebehandlad ek. Terrassen är 30 cm högre än spången vilket gör att den är 60 cm ovan mark. Terrassen består av stående grova balkar som är sammanbultade till ett däck. Detta ger terrassen en solid känsla och intrycket att den svävar över det böljande gräset. Bjälkarnas dimensioner är de samma som i väderskyddet, alltså 300 x 100 mm.

En trappa i kvadratiska trästockar av ek leder ner genom gräset. Tre trappsteg av liggande balkar kopplar ihop terrassen med spången. Gränsen mellan spången och terrassen markeras av ett materialbyte genom gallerdurken. Gallerdurken är fäst med hjälp av en ram i galvaniserat stål som är fastsatt i bärlinan som terrassen vilar på och i spången.





Vy: Gömslet

## 5 GÖMSLET

- Avskild sittplats belägen en bit bort från spången
- Väggar och tak uppbrutna i en genomsiktig konstruktion
- Här kan besökaren känna en svalkande vind och njuta av solen som får chans att leta sig in mellan pelarna
- Den bakomliggande skogen ger skydd och utrymme för lek och bus bland tall, björk och gran.

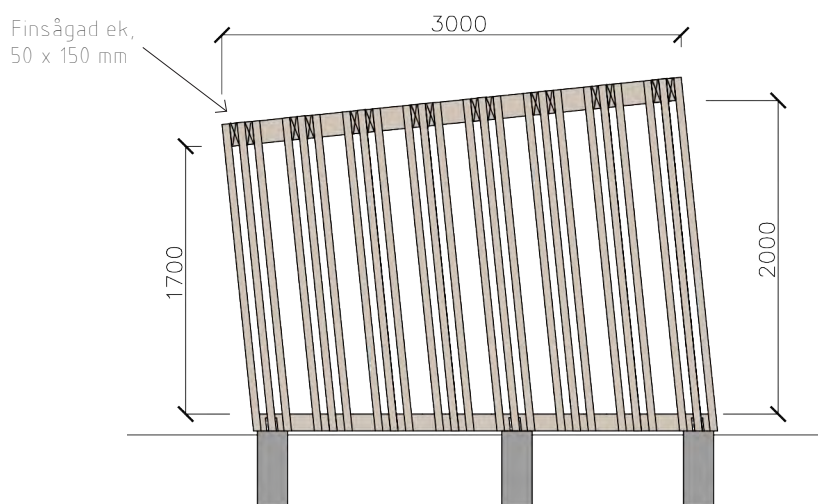




*Plan, skala 1:200*

Här får besökaren möjlighet att sitta lite mer avskilt i rummet som vi kallar för gömslet. Gömslet är placerat vid en fin gran som ger skydd och dess öppning är vänd mot havet för fin utsikt. Gömslet har en genomsläpplig konstruktion där solen får chans att leta sig in mellan pelarna och ger besökaren sikt åt alla håll.

Gömslet består av virke i finsågad ek med dimensionerna 50 x 150 mm. De bärande reglarna är förankrade i marken i betongfundament med balksko. Golvet utgörs av ett trädäck i virke med samma dimensioner som reglarna, fastsatt på bärlinor förankrade i de bärande reglarna och i marken via betongplintar.



*Sektion, skala 1:50, mått angivna i millimeter*

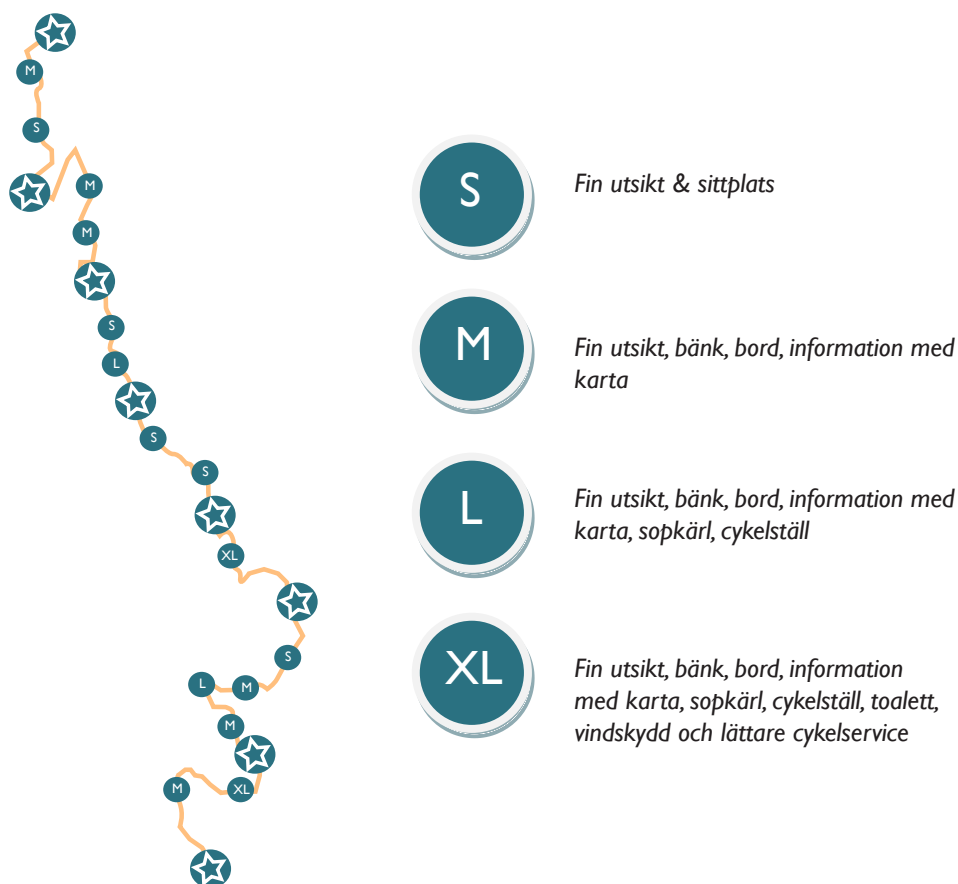
## 10. FEXIBLA RASTPLATSER

### 10.1 Vision

Här presenteras förslaget för vår andra kategori av rastplatser: de flexibla rastplatserna. En sammanhängande men flexibel möbelserie som kan ses som ett komplement till karaktärsrastplatserna. Visionen är en stilren och smart möbelserie vars utformning är anpassad till cyklistens behov samt Kattegattledens grafiska profil och kärnvärden. Känslan vi vill förmedla på rastplatserna är en havsnära och rustik känsla. De flexibla delarna kan kombineras i olika servicenivåer så som: S, M, L och XL och bildar på så vis flexibla rastplatser utifrån det behov som finns, de förut-

sättningar platsen har och utifrån vilken budget huvudmannen för rastplatsen har. Tanken är att de flexibla rastplatserna ska fungera i olika miljöer och placeras tydligt i anslutning till leden.

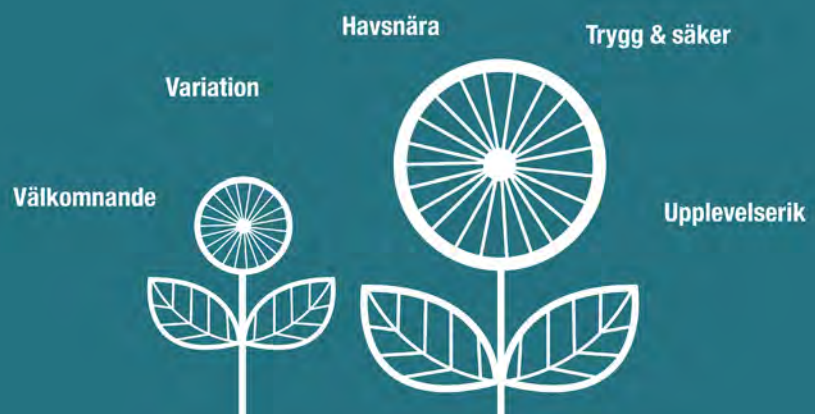
Det är viktigt att skapa tydlighet och igenkänning längs med leden för att Kattegattleden ska upplevas som en sammanhängande nationell cykelled. I och med en genomgående serie utemöbler som är specialanpassade till Kattegattledens profil och kärnvärden känner cyklisten igen sig och Kattegattledens helhetsbild förstärks.



*Principillustration för de flexibla rastplatserna som har olika servicenivåer: S, M, L och XL. Placeringarna för rastplatserna i illustrationen är inte bestämda, utan visar på ett konceptuellt plan hur rastplatserna kan vara fördelade. Tanken är att den specialutformade möbelserien för Kattegattleden ska kunna kombineras ihop i olika konstellationer utifrån behov. De flexibla rastplatserna kan ses som ett komplement till karaktärsrastplatserna.*

## Vision

Visionen är en stilren och smart möbelserie vars utformning är anpassad att harmonisera med cyklistens behov samt Kattegattledens grafiska profil och kärnvärden. Vi vill lyfta fram Kattegattledens huvudkärnvärde havsnära i vårt förslag för rastplatsmöblerna genom att välja material och färger som för tankarna till det marina.



Figur 66. Kattegattledens kärnvärden.  
(Josefine Carlsson/Tourism in Skåne, 2014)



## Konceptbild

*Figur 67. Målningen visar var vi hämtat inspiration ifrån till färgvalen i möbelserien som går i blått, rött, vitt och svart. Den blå färgen representerar närheten till havet, vitt -havets skum när vågorna drar in, svart får symbolisera tjära och den röda färgen för tankarna till en marina med röda båtskrov. Båten finns på riktigt i Mellbystrand där Kattegattleden passerar.*

*Akvarellen heter "Mellbystrand röd båt" och är skapad av konstnären Sofie Eres (2011).*









## 10.2 MÖBELSERIEN

- *Sammanhängande design med flexibla funktioner*
- *Kan kombineras ihop i olika sammansättningar*
- *Material och uttryck som går ihop med Kattegattledens profil och kärnvärden*
- *Rustikt trä kombinerat med eleganta stålprofiler i färger som för tankarna till det marina*

### Material



*Linoljebehand ek av  
hyvlat kärnvirke*



*Varmförzinkat stål*

### Färger



*R: 255 G: 255 B: 255 Pantone 187*



*R: 41 G: 129 B: 141*



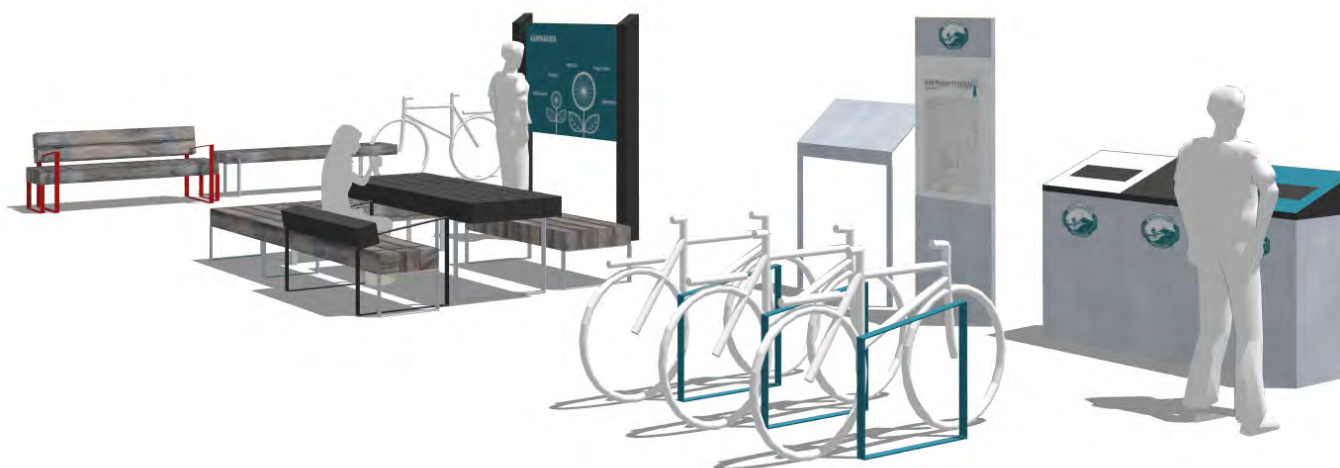
*R: 0 G: 0 B: 0*

### Material, färger och utformning

De rustika träbalkarna av ek, kontrasteras med de eleganta varmförzinkade eller pulverlackerade stålet som kan varieras i olika färger. Sammantaget ger möbelserien ett uttryck av en rustik elegans. Materialen harmoniserar med naturen men fungerar också i stadsmiljö. Vi har valt slitstarka material. Stålprofilerna är tillverkade i varmförzinkat stål eller pulverlackerat stål med lång hållbarhet på ca 20 till 30 år. Träbalkarna är i hyvlat kärnvirke av ek. Kärnveden har förmågan att motstå röta. Träet kan förslagsvis behandlas med linolja under högt tryck och värme. Detta gör att linoljan tränger in bättre och ger ett starkare skydd. Efter några år åldras träet naturligt och färgen går åt det gråa hållet. Cirka vart tredje till femte år kan träet oljas in med linolja

beroende på slitage. Färgerna och materialen i möbelserien följer Kattegattledens grafiska profil och har valts för att samspela med Kattegattledens främsta kärnvärde havsnära. Färgerna blått, vitt och rött ger en marin känsla. Den blå färgen som är Kattegattledens huvudkulör representerar närheten till havet, vitt havets skum när vågorna drar in, svart får symbolisera tjära och den röda färgen för tankarna till röda båtskrov. Något vi tagit ställning till är att möbelserien ska fungera tillsammans med Trafikverkets vägvisningsskyltar för nationella rekreationscykelleder som kommer att placeras i samband med rastplatserna. Vägvisningsskyltarna kommer att gå i rött och vitt och passar därför med möbelseriens färger.





### Logotyp för Kattegattleden

Tanken är att Kattegattledens logotyp ska finnas med på möblerna och informationsskyltarna. Den blå färgen finns genomgående med i Kattegattledens grafiska profil.



Figur 68. (Josefine Carlsson/Tourism in Skåne, 2014)

### Trafikverkets vägvisningsskyltar

Trafikverkets vägvisningsskyltar för nationella rekreations- och turistcykelleder går i rött och vitt. Kattegattleden kommer att få nummer 1. Basfärgen för märket är Pantone 187 rött. Numreringen för den nationella leden accentueras i en mörkare färgton: Pantone 188.

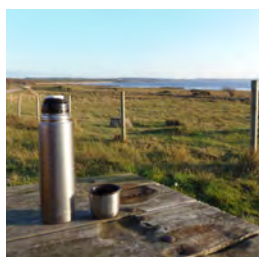


Figur 69. Fotomontage av Trafikverkets skyltar. (Trafikverket, 2014)

### 10.3 Exempel på typologier för de flexibla rastplatserna S, M, L & XL

De flexibla rastplatserna ska kunna placeras i olika miljöer, både urbant och i naturmiljöer längs med Kattegattleden. Möbelserien kan kombineras efter smak och behov. Här ges exempel på hur de olika servicenivåerna kan komponeras. Dessa typologier är inte satta i sten utan ska snarare ses som exempel. Möbelserien inbjuder till att skapa kreativa kombinationer. Ryggstöd kan till exempel enkelt kompletteras om så önskas. De flexibla bänkarna kan formas till olika linjära eller slutna formationer.

#### SMALL



*Fin utsikt*

+



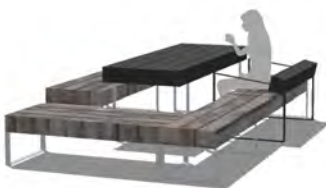
*Sittplats*

#### MEDIUM



*Fin utsikt*

+



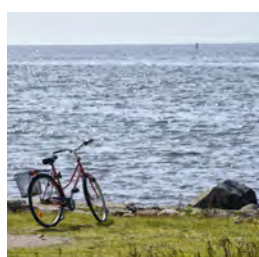
*Bänkar och bord*

+



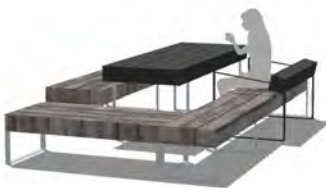
*Information med karta*

#### LARGE



*Fin utsikt*

+



*Bänkar och bord*

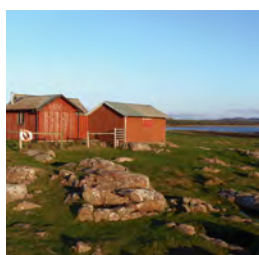
+



*Information med karta*

+

#### EXTRA LARGE



*Fin utsikt*

+



*Bänkar och bord*

+



*Information med karta*

+



*Fin utsikt & sittplats*



*Fin utsikt, bänk, bord & information med karta*



*Fin utsikt, bänk, bord, information med karta, sopkärl & cykelställ*



*Fin utsikt, bänk, bord, information med karta, sopkärl, cykelställ, vindsydd, lättare cykelservice & toalett*



+



*Cykelställ*

*Sopkärl*



+



*Cykelställ*

*Sopkärl*



+

*Vädersydd & cykelservice*

+



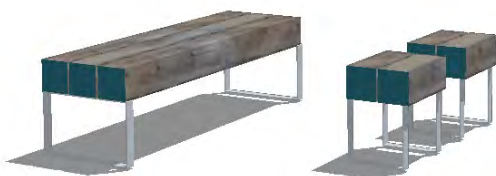
*Toalett*



## 10.4 Möbelseriens olika delar

Nedan visas möbelseriens olika delar. Avsnitten visar delarnas utformning och funktion, men vi har inte gått in närmare på deras konstruktion och infästning. Vi har valt att begränsa oss och tagit ställning till att inte utforma toaletten. Kombineringsarna kan varieras och angöringen av de olika möblerna beror på platsens förutsättningar. Allt trä är av hyvlat kärnvirke av ek.

### Bänk och pall



#### Beskrivning:

Enkel bänk där längden och bredden enkelt går att variera för olika funktioner. En kortare variant kan fungera som pall medan en längre bänk kan fungera som sittplats för flera eller liggbänk för en person.

#### Material:

Ek och varmförzinkat stål. Virkets dimensioner är 150 x 150 mm.

#### Mått:

Höjd: 450 mm

Bredden kan variera beroende på bänkens funktion: 310 mm (pall), 460 mm (bänk) eller 630 mm (liggbänk).

Längden varierar beroende på utförande.

### Bord



#### Beskrivning:

Bord enligt samma princip som bänken. Grova ekbalkar hålls uppe av en ram och ben i varmförzinkat stål.

#### Material:

Ek och varmförzinkat stål. Virkets dimensioner är 150 x 150 mm.

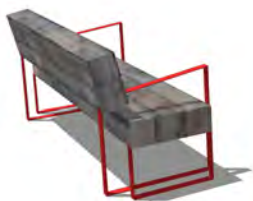
#### Mått:

Höjd: 750 mm

Bredd: 790 mm

Längd: 1500 mm

### Bänk med rygg- och armstöd



#### Beskrivning:

Bänk med tillhörande fristående rygg- och armstöd. Armstöden kan kombineras på valfritt sätt tillsammans med bänken.

#### Material:

Ek och varmförzinkat eller pulverlackerat stål.  
Virkets dimensioner är 150 x 150 mm.

#### Mått:

Höjd: 450 mm och med ryggstödet 800 mm.  
Bredd: 460 mm och med ryggstödet 700 mm.  
Längd: 2000 mm

### Sopsortering



#### Beskrivning:

Modulbaserat källsorteringssystem med infällningslucka som skyddar mot regn. Olika inkast med kontrasterande färger underlättar att kasta i rätt sopkärl. Tanken är att man kan bygga på med den sopsorteringen som önskas. Till exempel papper, plast och restavfall. På framsidan av sopkärllet fästes förslagsvis Kattegattledens logotyp.

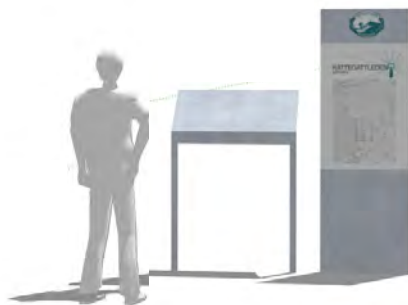
#### Material:

Materialet är varmförzinkat stål. Överdel i pulverlackerat stål i olika färger som följer Kattegattledens profil.

#### Mått:

Höjd: 1200 mm, sluttande ner till 900 mm  
Bredd: 600 mm.  
Djup: 600 mm

## Informationsskyltar



### Beskrivning:

Informationsskyltar som kan placeras på rastplatser och innehålla information om till exempel Kattegattleden, upplevelsevärden på rastplatsen och avstånd till närliggande service som boende och restauranger.

### Material:

Skyltarna är tillverkade i varmförzinkat stål.

### Mått, vinklad skylt:

Höjd: 1500 mm, sluttande ner till 1100 mm

Bredd: 1000 mm

### Mått, stående skylt:

Höjd: 2000 mm

Bredd: 700 mm

## Informationstavla



### Beskrivning:

Större informationstavla där det får plats mer information.

### Material:

Stolpar i tjärad ek med samma dimensioner som möblerna och tavlan är i plåt.

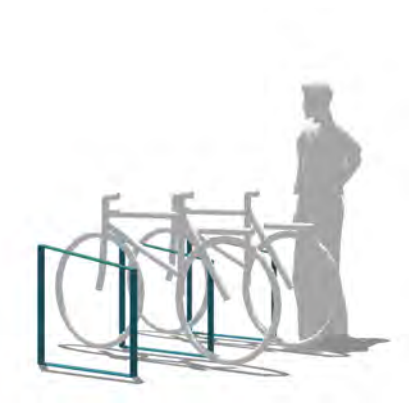
### Mått:

Höjd: 2100 mm

Bredd: 2000 mm



### Cykelställ



#### Beskrivning:

Ett stilrent och stabilt cykelställ där cyklar kan parkeras på båda sidor. Cykelställena kan placeras tillsammans eller var för sig. Packning kan även lutas mot cykelställena.

#### Material:

Pulverlackerat stål i färger som följer Kattégattledens grafiska profil.

#### Mått:

Höjd: 700 mm, sluttande till 560 mm

Längd: 600 mm

Bredd: 50 mm

### Bänk med cykelställ



#### Beskrivning:

Enkel bänk med integrerat cykelställ. De upprätta träplankorna klämmer fast cykeldäcket på bänkens ände, vilket gör det möjligt för cyklisten att sitta ner och samtidigt ha uppsikt över sin cykel.

#### Material:

Ek med dimensionerna 45 x 150 mm och ben av varmförzinkat stål.

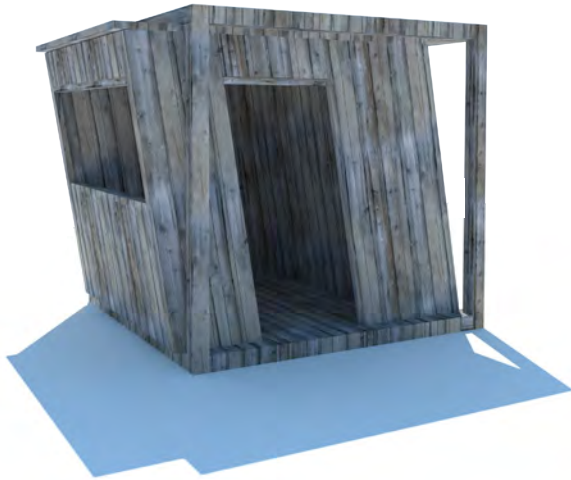
#### Mått:

Höjd: 450 mm

Bredd: 430 mm

Längd: 2000 mm

## Väderskydd



### Material:

Hyvlat och linoljebehandlat kärnvirke av ek. Det yttre skiktet är av dimensionerna 120 x 120 mm och det inre skiktet är av dimensionerna 40 x 120 mm.

### Mått:

Höjd: 2500 mm  
Bredd: 2500 mm  
Längd: 2500 mm

### Beskrivning:

Väderskydd med ett krypin där man kan sitta skyddad och blicka ut genom ett fönster som ramar in landskapet. Väderskyddets baksida kan antingen innehålla en sekundär sittplats eller en cykelservicestation med enklare verktyg. Verktygen ska vara fastsatta så att ingen kan ta dem, men hänga fritt så att man kan använda dem på plats.

Väderskyddets utformning är baserad på principen att det består av två skikt: ett yttre och ett inre. Det inre skiktet är vinklat i förhållande till det yttre för att skapa ett vindpinat uttryck, nästan som det inre rummet blåst ut från dess stomme. På så sätt bildas utskjutande skärmtak på bägge sidor. Det yttre skiktet är av ek i grövre dimensioner medan det inre skiktet är nättare och ger en mer interiör känsla. Beroende på var väderskyddet placeras kan de två skikten separeras och på så sätt skapa större rum för skydd mot regn och blåst.

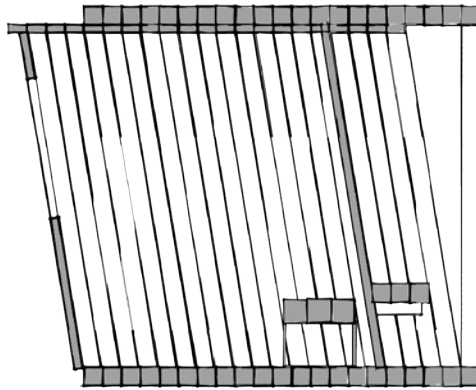
Vindskyddet kan placeras på olika sätt vid en flexibel rastplats för att lyfta fram vackra vyer eller skapa läsidor.



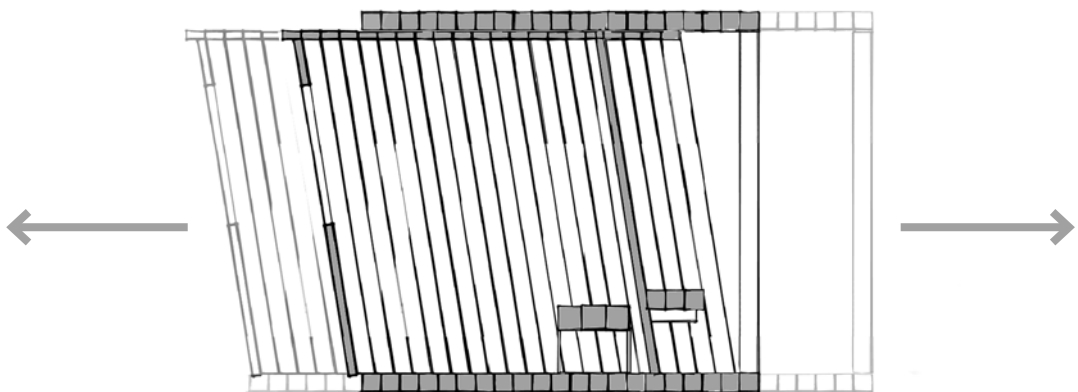
Variation 1: Baksida med sittplats



Variation 2: Baksida med cykelservice



*Principsektion, skala 1:50*



*Principsektion över hur de olika skikten kan dras isär och på så sätt skapa större ytor. Skala 1:50*

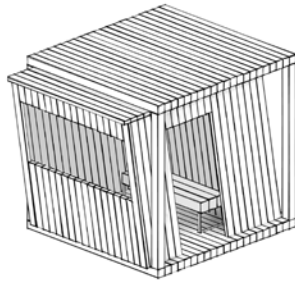


## Vy inifrån väderskyddets krypin

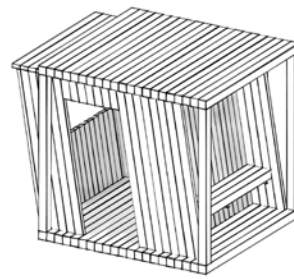


*Här inne smakar fikat gott och här får man chans att samla kraft inför nästa cykeletapp. Inne i väderskyddet kan man sitta skyddat från vind och regn och njuta av en vacker utsikt. Möbler kan placeras efter behov inne i väderskyddet, på bilden visas ett exempel där sittplatsen kompletterats med ett bord och pallar.*

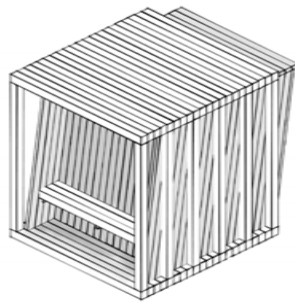
## Principillustrationer för väderskyddet



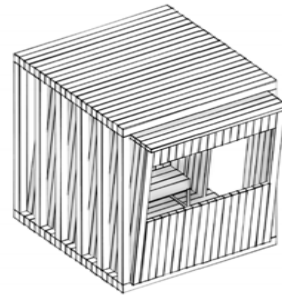
*Axonometri 1.*



*Axonometri 2.*



*Axonometri 3.*



*Axonometri 4.*

*Axonometrierna visar hur väderskyddets olika sidor ser ut. Väderskyddets inre sikt är vinklat i förhållandet till dess stomme för att skapa ett vindpinat intryck. Det lutande inre skiktet skapar ett utskjutande skärmtak på väderskyddet ena sida och en sekundär sittplats på dess baksida.*





# DEL IV.

## DISKUSSION, REFLEKTION & REFERENSER

## 11. DISKUSSION

I följande kapitel förs en diskussion av resultaten från undersökningen av arbets frågeställningar:

- Hur har utvecklingen av cykelleder för rekreations- och turistcyklisterna sett ut i Europa, och vilka är dess förutsättningar i Sverige?
- Vem är cykelturisten, respektive rekreationscyklisten, och vilka är deras behov och förväntningar på en cykelled?
- Hur kan dessa förväntningar och behov tillgodoses utifrån Kattegattledens förutsättningar?
- Hur kan man som landskapsarkitekt skapa attraktiva och funktionella rastplatser längs Kattegattleden?

### 11.1 Cykelturism och rekreationscykling i Europa och dess förutsättningar i Sverige.

Cykelturismen har ökat i Europa de senaste åren. Litteraturstudien visar att cykelturism och rekreationscykling har många positiva effekter som till exempel hälsofrämjande, klimatsmart samt gynnande av ekonomisk tillväxt. Dessa effekter grundar sig dock på undersökningar från Europeiska cykelleder. I vissa fall på kvalificerade uppskattningar. Sustrans (1999) menar att det kan vara svårt att särskilja begreppen cykelturism och rekreationscykling. Detta kan vara en orsak till att det är svårt att mäta effekterna av dessa typer av cykling. En annan orsak till detta är enligt Sustrans (1999) att cyklingen både kan ses som ett transportsätt och som en aktivitet i sig. Det samma gäller uppskattningen om vilka förutsättningar Sverige har för att etablera cykelleder för turism och rekreation. Sverige uppskattas dock ha goda förutsättningar enligt flera källor bland annat av Kågeson (2007). Det är dock viktigt att komma ihåg att Sverige skiljer sig från länder i Europa på många punkter. I de olika exemplen på cykelleder i Europa har utvecklingen och

organisationen bakom sett olika ut. Detta betyder att man i det fortsatta arbetet med Kattegattleden bör dra nytta av lärdomar från cykelleder runt om i Europa. Men går det att säkerställa en ledars popularitet genom att applicera andra länders lyckade insatser i svenska förhållanden? Frågan är svår att svara på men det är relevant att ifrågasätta vad som gör dem till lyckade cykelleder. Det kan också vara en god idé att ta lärdom från mindre lyckade cykelledsprojekt, för att inte upprepa misstag. Exempel på projekt som inte gått som förväntat är något som vi har saknat i den litteratur vi tagit del av. Detta kan dels bero på att det är svårt att mäta data kring cykelturism men också på grund av att dessa exempel inte lyfts fram på samma sätt som framgångsexemplen.

Utifrån litteraturstudien verkar mycket peka på att rekreations- och turismcyklingen går en ljus framtid till mötes i Sverige. Trots detta så kan det vara svårt att förutse trender inom turismnärings- och fritidsaktiviteter. I litteraturen problematiseras det lite kring huruvida populariteten för cykelturism och rekreationscykling kommer att hålla i sig i framtiden. Kommer cykeln bli åsidosatt för nya trender? Av historien att lära har cykelns popularitet varierat från slutet av 1800-talet och fram till idag. Kanske leder dock den nutida kraftiga satsningen på cykelinfrastruktur att cykelns popularitet inte avtar utan istället ökar med tiden.

### 11.2 Cykelturisten, rekreationscyklisten och deras behov och förväntningar

I detta arbete har vi undersökt vem cykelturisten respektive rekreationscyklisten är och deras behov när de besöker en cykeldestination. Detta har gett oss en insikt i vilken typ av aktiviteter cyklisterna ägnar sig åt och vilka de är, baserat på flera undersökningar. På så sätt har begreppen cykelturist och rekreationscyklist under arbetets gång blivit tydligare för oss, men samtidigt har

gränserna mellan dem varit diffusa. Vad skiljer *egentligen* rekreationscyklisten från cykelturisten? Av litteraturen har vi förstått att det till stor del är en definitionsfråga om vem man väljer att räkna in i de olika begreppen. Därför har det varit viktigt för oss att förstå diskursen runt dem. Av litteraturen verkar det som att det framför allt är skillnader mellan rekreationscyklister och cykelturister i form av förväntningar från näringslivet. Cykelturister har enligt undersökningar andra konsumtionsmönster och genererar mer intäkter än rekreationscyklister, vilket kan innebära att de får mer utrymme i diskursen då mycket av litteraturen handlar om cykelturismens ekonomiska effekter.

Vad det gäller cyklisternas behov och förväntningar på en cykelled är det svårt att skilja cykelturisterna från rekreationscyklisterna eftersom deras behov är likartade. Detta kan ha att göra med att den litteratur vi tagit del av inte skiljer dessa behov och förväntningar tydligt åt. Orsaken till detta kan vara den från början svåra gränsdragningen mellan begreppen och att det är svårt att undersöka människors förväntningar. Vi tror dock att cykelturisterna generellt har högre krav eftersom de är borta en längre tid och oftast cyklar en längre sträcka än rekreationscyklisterna. Detta innebär inte att rekreationscyklisterna inte kan dra nytta av den service som främst riktar sig till cykelturisterna, utan snarare kan detta göra att fler som bor i en cykelleds närområde väljer att använda den. Är det en hög komfortnivå på en cykelled så kommer troligtvis även fler att känna sig manade att cykla.

När vi ser till begreppen cykelturist respektive rekreationscyklist i relation till Kattegattledens varumärkesplattform framgår det allt tydligare att samarbetsparterna för leden främst verkar rikta sig till cykelturister. Detta tror vi eftersom att man i varumärkesplattformen har höga ambitioner att rikta sig till en internationell marknad och sätter upp flera av sina mål därefter. Denna

inriktning tror vi både kan få positiva och negativa effekter. Kattegattleden behöver en riktad marknadsföring till vissa internationella marknader för att nå samma etableringsgrad som sina motsvarigheter runt om i Europa. Samtidigt är det viktigt att inte glömma rekreationscyklisterna som med största sannolikhet främst kommer att utgöras av lokalbefolkningen. Det kommer att behövas insatser för att uppmuntra de närboende att utnyttja leden, då denna grupp är den som kanske har störst potential att dra nytta av leden.

### 11.3 Kattegattledens förutsättningar

Kattegattleden kommer att bli Sveriges första nationella cykelled för turism och rekreation. Detta har inneburit att man inom samarbetsparternas organisation fått bryta ny mark för etableringen av denna turismnäring i Sverige. Kattegattleden som ett nationellt pilotprojekt har som mål att utveckla cykelturismen i Sverige och därmed fungera som ett redskap för tillväxt i regionen där leden bidrar till näringslivsutveckling, ökad ekonomisk tillväxt och nya arbetstillfällen. Arbetet med leden har hittills framför allt koncentrerats på att få infrastruktur på plats och först nu har näringslivsfrågor och marknadsföring kommit igång på allvar. Vi kan ställa oss frågan hur detta kan tänkas påverka ledens utveckling? Denna fråga är svår att besvara eftersom Kattegattleden fortfarande är i ett tidigt skede. Relationen mellan service, infrastruktur och efterfrågan kan liknas vid diskussionen om hönan och ägget, vad kommer egentligen först? Vilka strukturer är viktiga att få på plats innan det är dags att marknadsföra en led och vilka kan utvecklas i takt med en växande efterfrågan från cyklisterna? Denna fråga verkar ständigt vara närvarande under samarbetsparternas arbete med Kattegattleden. Här är det svårt att dra några generella slutsatser kring vilket tillvägagångssätt som är rätt eftersom varje led har olika förutsättningar. I Kattegattledens fall tror vi att det skede som arbetet är inne i nu



kan vara avgörande för hur leden kommer att etableras de närmaste åren. Just nu är det viktigt att människor får upp ögonen för leden och vad den har att erbjuda. Parallellt med ett (förhoppningsvis) växande intresse kan vidareutvecklingen av ledens service fortsätta.

Vi tror att Kattegattleden har många av de förutsättningar som krävs för att bli en lyckad cykelled för rekreation och turism. Utifrån landskapets karaktär, service och infrastruktur verkar leden klara av att möta de behov som cyklisterna har. Det som vi har haft svårast att få grepp om är hur organisationen ser ut för Kattegattleden. Detta gäller dels vilken organisation som finns idag och vilken typ av organisation som kommer att behövas i framtiden för Kattegattleden och vem som har ansvar för vad. Orsaken till att det varit svårt att få en tydlig bild av detta är antagligen att arbetet med leden har varit i en övergångsperiod, från infrastruktur till marknadsföring, under tiden som vi har skrivit vårt arbete.

Vi tror att det i framtiden, efter ledens invigning, är viktigt att huvudmannen och de andra samarbetsparterna inom Kattegattleden fortsätter vidareutvecklingen av ledens service. Här kan en tydlig plan för ledens rastplatser utgöra en viktig del av denna utveckling.

#### 11.4 Hur kan man som landskapsarkitekt skapa attraktiva och funktionella rastplatser längs Kattegattleden?

I detta arbete har vi kommit fram till en strategi för Kattegattledens rastplatser som innehåller två olika typer av rastplatser: *karaktärsrastplatserna* och *de flexibla rastplatserna*. Detta har vi sedan visat exempel på i ett gestaltungsförslag av en karaktärsrastplats och en möbelserie för de flexibla rastplatserna. Vi har som landskapsarkitekter tagit oss an arbetet med Kattegattledens rastplatser och det har inneburit att vi har fokuserat på vissa aspekter som kanske andra yrkesgrupper inte skulle ha fokuserat på. Det är inte nödvändigt att Kattegattledens rastplatser är utformade av landskapsarkitekter, det finns exempel där konstnärer och arkitekter har utformat vackra och minnesvärda rastplatser. Trots detta tror vi att vi som landskapsarkitekter kan bidra med mycket kunskap i utvecklingen av rastplatser för cyklister. Dock så är det viktigt att samarbeta med andra yrkesgrupper för att nå ett så bra resultat som möjligt. Vi valde att inhämta kunskaper under arbetets gång från andra yrkesgrupper för att få ett bredare perspektiv. Detta har varit viktigt och givit oss kunskaper i de ämnen som vi som landskapsarkitekter vanligtvis inte har så stor kännedom om.



Vi har lagt mycket fokus i detta arbete på att sätta oss in i vad rastplatsen för cyklisten innebär och vilka funktioner den skulle kunna ha. Vi tror att rastplatsen kan höja kvalitén på leden ifall man väljer att satsa på vackra och funktionella rastplatser längs med sträckan.

I detta arbete är det flera aspekter som vi inte har haft möjlighet att gå in på närmare. Exempel på detta är frågan om ansvaret för skötsel och anläggning av rastplatserna längs med Kattegattleden. Det kan vara en stor utmaning att bestämma hur skötseln ska bedrivas och vem som ska ansvara för den, eftersom det är många intressenter inblandade. När det gäller satsningar på rastplatser kommer intresset hos markägare och kommuner troligen vara olika längs med leden, där vissa har höga ambitioner medan andra inga alls. Därför tror vi att det är viktigt att huvudmannen och samarbetsparterna för leden kommer fram till en övergripande strategi för Kattegattledens cykelrastplatser.

## 11.5 Förslag på fortsatt arbete

Kattegattleden är fortfarande under utveckling och det finns många aspekter som kan vara intressanta att som landskapsarkitekt arbeta vidare med. En utförlig undersökning av de olika landskapskaraktärerna längs med Kattegattledens dragning hade utgjort ett viktigt underlag för ledens fortsatta utveckling. Här hade det varit intressant att genom landskapsanalys sätta sig mer ingående in i ledens omgivning. Vi har i detta arbete inte behandlat hur de boende längs leden ställer sig till Kattegattleden. Här hade fortsatt arbete kunnat ta vid genom att undersöka hur etableringen av leden påverkar de boende och ledens omgivning. Fortsatt intressant arbete är även hur skyddade natur- och kulturmiljöer påverkas av leden där intervjuer med Länsstyrelsen, Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet kan vara relevant.

*Havet är nästan alltid närvarande för cyklisten  
som cyklar Kattegattleden*



## 12. REFLEKTION

I detta kapitel reflekterar vi kring vår arbetsprocess och de metoder som vi har använt oss av. Vi vill här ge en bild av vad vi har lärt oss av vårt arbete och vad vi skulle kunna ha gjort annorlunda.

### 12.1 Metoddiskussion

Arbetet med att undersöka våra frågeställningar har genomförts med hjälp av en litteraturstudie samt gestaltning, intervjuer, deltagande på stormöte, fältstudier samt studerande av referensplatser. Eftersom vårt arbete är uppdelat i två olika delar: en kontextdel och ett gestaltungs-förslag, har dessa olika delar inneburit olika metoder. Vi har försökt att hitta en viktning av de olika delarna som känns naturlig. Här hade vi kunnat göra på flera olika sätt och till exempel ge mindre utrymme till kontextdelen. Dock så ville vi verkligen få en förståelse för rekreationscykling och cykelturism eftersom vi hade lite erfarenhet av det sedan tidigare. Vi insåg snabbt att kontexten kring våra frågeställningar kunde växa sig stor och därför har vi under arbetets gång behövt avgränsa oss.

Att få en övergripande bild av rekreationscykling och cykelturism har inte alltid varit helt lätt. Den litteratur vi har använt oss av i litteraturstudien har framför allt varit böcker, vetenskapliga artiklar och rapporter. Litteraturstudien gav oss en bred bild av ämnet och vi har hela tiden behövt fråga oss vad som varit relevant att ta med oss in i gestaltungsarbetet.

Förutom litteraturstudien tog vi hjälp av samtal med olika insatta personer för att kunna undersöka våra frågeställningar. Dessa personer är människor med olika nyckelkunskaper gällande Kattegattleden, rekreationscykling, cykelturism, rastplatser samt arkitektur. Dessa samtal har varit otroligt viktiga för oss för att kunna sätta oss in i Kattegattleden och cykelrastplatsen som fenomen. Det är viktigt att belysa att alla personer

som vi intervjuat (med undantag för Mattias Nordström) på ett eller annat sätt varit inblandade i utvecklingen av Kattegattleden och är generellt positivt inställda till rekreationscykling och cykelturism. Om vi hade valt att intervjua andra personer, som till exempel boende längs leden eller representanter från Länsstyrelsen hade vi med största sannolikhet fått ett annat resultat.

Förutom att få en uppfattning om kontexten kring Kattegattleden har vi behövt lära känna ledens fysiska förutsättningar för att kunna genomföra vårt gestaltungs-förslag. Under arbetets början var vår tanke att själva cykla delar av leden och att på ett systematiskt sätt försöka inventera ledens befintliga service. Utifrån detta skulle vi sedan välja en plats att gestalta. Vi insåg att denna process skulle bli svår att genomföra på grund av sträckans omfattning och begränsad tid.

Istället valde vi att i vårt inventeringsarbete att utgå ifrån samtal med nyckelpersoner. Vi anser att deras kunskap om leden och cykling i allmänhet var värd att ta fasta på. Den information som de gav kompletterade vi senare med vår egen undersökning och fältstudier. Hade vi valt att göra på ett annat sätt, är vi medvetna om att detta hade påverkat resultatet. Om vi från början kunnat göra vår egen bedömning av leden på plats hade vi säkert kunnat dra slutsatser utifrån vår kompetens som landskapsarkitekter och detta hade med stor sannolikhet påverkat resultatet.

På ett sätt känns det synd att vi inte fick möjligheten att cykla hela leden eftersom vi kunde ha uppmärksammat platser eller sträckor som nyckelpersonerna inte tänkt på. Dock så har detta arbete lärt oss att man som landskapsarkitekt måste välja utifrån de förutsättningar, den tid och den information man har tillgång till. I vårt fortsatta arbetsliv kommer vi med största sannolikhet behöva fatta liknande beslut, vare sig det beror på tidsbrist eller bristande ekonomiska resurser. Vi kan ha missat några guldkorn längs med de sträckor vi undersökt, men vi hoppas att någon



annan i framtiden hittar dem och tillgängliggör dem för ledens cyklister.

När vi genomförde fältstudien valde vi att transportera oss i bil istället för att cykla. Detta gjorde vi för att få möjlighet att besöka fler platser och få en bättre uppfattning om leden. Hade vi istället cyklat delar av leden hade vi kanske upplevt andra saker som lett till att vi gjort andra val. Vi besökte leden i november, vilket inte är den klassiska cykelsäsongen. Detta kan ha påverkat oss i val av plats. Hade vi besökt platserna i juni hade vi antagligen fått ett annat resultat av fältstudien och en annan upplevelse av platserna. En annan aspekt är att viss service längs Kattegattleden är säsongsbaserad vilket kan ha medfört att vi upplevde leden annorlunda.

För att lära känna de platser vi besökte under fältstudierna använde vi oss av en checklista med olika skalor som vi kunde bedöma platserna utifrån. Vi satte ihop denna checklista utifrån vår egen erfarenhet och kunskap om vad som skulle kunna vara relevant att ha med. I denna analytiska process har vi arbetat intuitivt och utgått ifrån vad som vi bedömt som relevant. Här hade vi kunnat gå tillväga på ett annat sätt och haft ett mer strukturerat arbetssätt. Orsaken till att vi valde att arbeta mer fritt var att vi inte ville sätta för tydliga begränsningar till vad vi skulle bedöma på platserna. Upplevelsen av platserna i relation till deras potential som rastplats har varit väsentligt för oss när vi undersökte Kattegattledens sträcka.

## 12.2 Att arbeta två

Att vara två personer som tillsammans gjort ett examensarbete har varit mycket givande och inneburit utvecklande utmaningar för oss båda. Trots att vi studerat flera år tillsammans inom landskapsarkitekturprogrammet i Alnarp hade vi innan vi påbörjade detta arbete aldrig arbetat tillsammans i något större projekt. Detta gjorde att

början av vårt arbete inte bara handlade om att bestämma oss för vilken inriktning arbetet skulle ha, vi behövde även lära känna varandra på ett nytt sätt.

Vi har hela tiden under arbetets gång behövt definiera våra tankar, vilket har drivit arbetet framåt i en tydligare riktning. Att arbeta två innebär även att man alltid har någon att diskutera med och någon som kan se det du själv inte ser. Man tvingas helt enkelt till att tänka till lite extra för att kunna formulera för den andre vad man egentligen menar. Vi gick båda in med en öppen inställning och har under arbetsprocessen hela tiden utbytt idéer och tankar.

Under arbetets gång har det funnits tillfällen då vi inte har tyckt samma sak, men i dessa fall har det handlat om ämnen som snarare gagnats av en argumenterande diskussion. Ibland har vi behövt kompromissa men på det stora hela tror vi att detta har varit positivt för det slutgiltiga resultatet. Val och beslut har under arbetsprocessen inte kunnat göras utan en diskussion mellan oss, vilket har gjort att vi kanske behövt fundera ett varv extra. Detta har lett till att vi fått öva oss i att argumentera och lyfta fram åsikter för den andre, vilket vi tror att vi kommer att ha nytta av i vårt kommande arbetsliv.

Vi tror att orsaken till att det fungerat så bra i vårt samarbete är att vi har kompletterat varandra, både som personer och med de kompetenser som vi har.

## 12.3 Gestaltningsprocessen

Vår gestaltningsprocess har varit dynamisk i den bemärkelsen att vi arbetat parallellt med skissande och inhämtning av inspiration och information. Att arbeta med ett verkligt pågående projekt har varit betydelsefullt och motiverande för oss. Redan från första början kändes det inspirerande att arbeta med något som skulle

kunna bli verklighet. Under arbetets gång har vi haft löpande kontakt med flera personer som har varit inblandade i arbetet med Kattegattleden. Möjligheten att ha fått vara med på flera möten och ta del av arbetet har betytt mycket för oss och hjälpt oss att förstå målen med Kattegattleden. Vi är tacksamma för den information, hjälp och uppmuntran vi har fått från de personer som vi varit i kontakt med.

Strategin för Kattegattledens rastplatser och gestaltungsförslaget för de två olika typerna av rastplatser växte fram under arbetets gång. Vår vision har varit att följa Kattegattledens grafiska profil och kärnvärden i vår gestaltning. Här hade vi kunnat göra annorlunda och istället valt att inte ta hänsyn till dessa aspekter, utan ge oss själva större konstnärlig frihet. Förståelsen av cyklistens behov gav oss dock insikten att det är viktigt att bidra till en sammanhängande helhetsbild av leden. Detta innebär att rastplatserna måste ses i ett större sammanhang, från och med att cyklisten planerar sin resa på Kattegattledens hemsida till och med att man cyklar leden ute på plats.

Vi valde att fördjupa oss i att gestalta en utvald rastplats längs med leden, vilket ledde till gestaltungsförslaget för Gullbranna karaktärsrastplats. Arbetet hade sett annorlunda ut om vi valt att gestalta flera platser. Det var svårt att välja vilken plats vi skulle gestalta och länge ville vi försöka gestalta fler platser. I efterhand är vi dock glada att vi valde att fokusera på en plats och där gå in mer på djupet i gestaltning och analys.

Retrospektivt kan vi se att vi haft höga ambitioner och velat mycket inom ramarna för vårt examensarbete. Vi är medvetna om att vårt arbete är ett första steg i arbetet med Kattegattledens rastplatser och att det finns mycket kvar att göra. När vi ser tillbaka på vårt arbete är vi dock glada att vi har fått möjligheten att arbeta på flera olika skalor: från övergripande strategier till utformning av möbler. Detta har ibland varit prövande då det har krävt att vi behövt röra oss mellan de

olika skalorna och samtidigt se till helheten. Trots detta har arbetet med Kattegattledens rastplatser varit oerhört givande och lärt oss mycket som vi kommer att ta med oss i vårt framtida arbetsliv.

## 12.4 Avslutande ord

Efter flera års arbete är det snart tid för Kattegattleden att invigas i juni 2015 och vi ser fram emot att få cykla leden. Det finns en kraftfull vision om att leden på sikt ska bidra till näringslivsutveckling, ökad ekonomisk tillväxt och nya arbetstillfällen. Förhoppningarna på en ny turistattraktion för såväl lokalbefolkning som nationella och internationella besökare är stora. Det återstår att se hur Kattegattleden utvecklas som nationell turistcykelled och hur huvudmannen planerar för rastplatser längs med leden.

Avslutningsvis vill vi lyfta fram vikten i att satsa på rastplatser som tillgängliggör cykelledens värden och tillgodoser cyklistens behov. Vår förhoppning är att detta arbete ska kunna inspirera aktörer som arbetar med Kattegattleden och framtida cykelledsprojekt, att visa omsorg för cyklisten genom att planera för väl utformade rastplatser.





### 13. REFERENSER

- Birgersson, B. (2007). *Vägen - en bok om vägarkitektur*. Borlänge: Vägverket
- Brandenburg, C., Matzarakis, A. & Arnberger, A. (2007). *Weather and cycling – a first approach to the effects of weather conditions on cycling*. Meteorological Applications, Vol.14 (1)
- Strange, L.S. & Brown, R.S. (2002). *The bicycle, women's rights, and Elizabeth Cady Stanton*. Women's studies. (31(2002):5, s. 609-626).
- Bucht, E., Pålstam, Y. & Wingren, C. (1996). *Trafikantupplevelse på väg*. Alnarp: Movium.
- Cope, A., Downward, P. & Lumsdon, L. (2004). *Monitoring of cycle tourism on long distance trails: The North Sea Cycle Route*. Journal of Transport Geography, 12(1).
- Cox, P. (2012). *Strategies Promoting Cycling Tourism in Belgium: Practices and Implications*. Tourism Planning & Development, 9:1, 25-39, DOI:10.1080/21568316.2012.658167.
- Downward, P. & Lumsdon, L. (2001). *The development of recreational cycle routes: An evaluation of user needs*. Managing Leisure, 6(1).
- Eijgelaar, E., Peeters, P. & Piket, P. (2013). *European Cycle Tourism: A Tool for Sustainable Regional Rural Development*. Budapest: Agroinform Publishing House.
- Emanuel, M. (2012). *Trafikslag på undantag: Cykeltrafiken i Stockholm 1930-1980*. Stockholm: Stockholmia.
- Emanuel, M. (2014). *Cykelstad Malmö: 1870-2000*. Malmö: Malmö stad.
- Fredman, P. (red.) (2008). *Friluftslivets ekonomiska värden* [Elektronisk resurs] : En översikt /.
- Halmstad kommun (2014). *Samråd enligt 6 kap. 4 § Miljöbalken Halmstads kommun, Teknik- och fritidsförvaltningen: Ny gång- och cykelbro över Genevadsån*, Halmstad kommun: Teknik- och fritidsförvaltningen. [Elektronisk]. Tillgänglig: [www.halmstad.se/download/18.45491c6a148166e8fe47d24e/14123161470](http://www.halmstad.se/download/18.45491c6a148166e8fe47d24e/14123161470).
- Heldt, T. & Liss, V. (2013). *Cykelturism och effekter på lokal, regional och nationell nivå- En litteraturgenomgång samt fallstudie på cykelturister i Varberg och på Gotland*. Borlänge: VTI
- Holmes, T. P. & Schuett, M. A. (1996). *Using a Collaborative Approach to Developing a Regional Bicycle Tourism Plan*. Journal of Hospitality & Leisure Marketing, Vol 4(1)
- Institute of Transport and Tourism; Centre for Sustainable Transport and Tourism. (2009). *The European Cycle Route Network Eurovelo*. European Parliament's Committee on Transport and tourism.
- Koucky, M. & Envall, P. (2005). *Bilfria leder på landsbygd: för arbetsresor, rekreation och turism*. Stockholm: Sveriges kommuner och landsting.
- Koucky, M. (2007). *Cykelturism i Europa*. Koucky and Partners AB. Miljökonsulter

- Koucky, M. (2009). *Ökad cykling i kommuner och regioner: Ett arbetsmaterial för cykelsamordnare och alla andra som arbetar med cykelfrågor*. Vägverket
- Koucky, M. (2010). *Cykelturistleder – Vad krävs mer än asfalt?* Göteborg: Föreningen Bilfria leder.
- Kågeson, P., Koucky, M & Rosenquist, J. (2005). *Hallands kustled: förutsättningarna för anläggande av en bilfri cykelturistled*. Stockholm: Föreningen Bilfria leder
- Kågesson, P. (2007). *Förutsättningar för cykelturism i Sverige*. Nutek
- Kågesson, P. (2011). *Cykelturism i Sverige? Reflexen - en tidsskrift om trafik, utveckling, människor och kunskap från Trafiktekniska Föreningen*. 2011:3
- Lamont, M. (2009a). *Reinventing the Wheel: A definition Discussion of Bicycle Tourism*. Journal of Sport and Tourism. Routledge Taylor & Francis Group. 14:1.
- Lamont, M. (2009b). *Independent bicycle tourism in Australia: A whole tourism systems analysis*. Lismore, NSW: Southern Cross University.
- Länsstyrelsen Hallands län (2010). *Skötselplan för naturreservatet Gullbranna i Halmstads kommun*, Halmstad. [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.lansstyrelsen.se/halland/SiteCollectionDocuments/Sv/djur-och-natur/skyddad-natur/naturreservat/halmstad/Gullbranna-skotselplan.pdf>
- Länsstyrelsen Hallands län (2014). *Beslut angående ansökan om dispens gällande cykelleden Kattegattleden inom Gullbranna naturreservat på fastigheten Gullbranna 6:3 i Halmstads kommun*. Halmstad
- Länsstyrelsen Hallands län (2015-02-10). *Gullbranna*. <http://www.lansstyrelsen.se/halland/Sv/djur-och-natur/skyddad-natur/naturreservat/halmstad/Pages/gullbranna.aspx> [2015-02-10]
- Lumsdon, L., Downward, P. & Cope, A. (2004). *Monitoring of cycle tourism on long distance trails: The North Sea Cycle Route*. Journal of Transport Geography, 12(1),13-22. Doi:10.1016/j.jtrangeo.2003.10.007
- Miljödepartementet (2012- 12- 20) Regeringens skrivelse. 2012/13:51 *Mål för friluftslivspolitik*. Stockholm. [Elektronisk] Tillgänglig: [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Propositioner-och-skrivelser/Mal-for-friluftslivspolitik\\_H00351/?text=true](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Forslag/Propositioner-och-skrivelser/Mal-for-friluftslivspolitik_H00351/?text=true) (2015-03-08)
- Nasjonale turistveger (2015-02-01). *Nasjonale turistveger*. <http://www.nasjonaleturistveger.no/no> [2015-02-01]
- Nilsson, K. (2011). *Cykelturism i Öresundsregionen– Nuläge och ekonomiskt värde: En analys inom EU-projektet "Öresund som cykelregion"*. Region Skåne
- Meschik, M. (2012). *Sustainable Cycle Tourism along the Danube Cycle Route in Austria*, Tourism Planning & Development, 9:1.
- Pratte, J. (2006). Bicycle tourism: on the trail to economic development, i *Prairie Perspectives: Geographical Essays*, Vol. 9, No. 1, University of Manitoba, Department of Geography

- Region Halland (2014). *Kattegattleden - Ansökan till nationell turistcykelled*. [Elektronisk]. Tillgänglig: [www.regionhalland.se/politiskahandlingar/2014/.../Kattegattleden.pdf](http://www.regionhalland.se/politiskahandlingar/2014/.../Kattegattleden.pdf).
- Region Halland (2014-12-02) *Kattegattleden*. <http://www.regionhalland.se/utveckling-och-tillvaxt/omrade/naringsliv/kattegattleden/> [2014-12-02]
- Region Halland (2015-01-07) *Kattegattleden - En havsnära cykelled mellan Helsingborg och Göteborg*. <http://www.halland.se/sv/kattegattleden> [2015-01-07]
- Ritchie, B. W. (1998). *Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: planning and management issues*, Tourism Management, Vol. 19, No. 6, ss. 567-582.
- Ritchie, B. W., Tkaczynski, A. & Faulks, P. (2010). *Understanding the Motivation and Travel Behavior of Cycle Tourists Using Involment Profiles*. Journal of Travel & Turism marketing, 27:4, 409-425
- Rustpunt (2015-01-08). <http://www.rustpunt.nu/info/ons-verhaal>. [2015-01-08]
- Schibbye, B. (2007). *Friluftsanordningar - en vägledning för planering och förvaltning*. Stockholm: Naturvårdsverket.
- Schuett, M. & Holmes, T. (1996). *Using a Collaborative Approach to Developing a Regional Bicycle Tourism Plan*. Journal of Hospitality & Leisure Marketing, Vol. 4 (1)
- Simonsen, P. & Jorgenson, B. (1998). *Cycle tourism: An economic and environmental sustainable form of tourism?* Unit of Tourism Research, Research Centre of Bornholm.
- SMHI (2014-12-12). *Kunskapsbanken* <http://www.smhi.se/kunskapsbanken/sverigemedeltemperatur-1.21151>. [2014-12-12]
- Studioweave (2015-03-05). *Robin's and Freya's hut*. <http://studioweave.com/projects/detail/freya-robin/> [2015-03-05]
- Sustrans. (1999). *Cycle Tourism Information Pack*. [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.sustrans.org.uk/webfiles/Info%20sheets/ff28.pdf>
- Sustrans (2015-11-01). *Art trails Tarka trail*. <http://www.sustrans.org.uk/ncn/map/route/tarka-trail>. [2015-11-01]
- Svensk cykling (2011). *Cykelsmart- livskvalitet på två hjul handbok för moderna människor*. Andra omarbetade upplagan. Stockholm: Nørhaven paperback
- Tobin, G. A. (1974). *The bicycle boom of the 1890's: the development of private transportation and the birth of the modern tourist*. The Journal of Popular Culture, January, 1974. 10.1111/j.0022-3840.1974.0704\_838.x
- Trafikverket (2014). *Cykelleder för rekreation och turism – Klassificering, kvalitetskriterier och utmärkning*. TRV 2011/71328. Borlänge.



Trunk, G. (2011). *Gesamtwirtschaftlicher Vergleich von Pkw- und Radverkehr: Ein Beitrag zur Nachhaltigkeitsdiskussion*. Masterarbeit am Institut für Verkehrswesen der Universität für Bodenkultur, Wien. [Elektronisk]. Tillgänglig: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/neuigkeiten/news.php?id=3269>

Turistdelegationen (2004). *Outdoor/Multiaktiviteter & Ekoturism*. Sverigeturismens konkurrenskraft – Ett europaperspektiv, Stockholm

Zovko, I. (2013). *The value of cycle tourism- Opportunities for the Scottish economy*. Transform Scotland. Sustrans Scotland

Vägverket (1999). Avdelningen för Vägutformning och Trafik, kontoret för Vägutformning *Naturrastplatser - en idéskrift*. Borlänge: Vägverket publikation

Kvale, S. (1997). Den kvalitativa forskningsintervjun. Lund: Studentlitteratur

Pushak (2015-02-16). *Snefjord rasteplass*. [http://www.pushak.no/pushak\\_project.php?projectid=4](http://www.pushak.no/pushak_project.php?projectid=4) [2015-02-16]

White (2015-02-22). *Hamra nationalpark*. Tillgänglig: <http://www.white.se/projekt/295-hamra-nationalpark> (2015-02-22).

## Opublikerat material

Det opublikerade materialet i detta arbete har redovisats med hjälp av fotnoter i den löpande texten, i enlighet med rekommendationer från SLU:s bibliotek. Referat på intervjuer och presentationer lämnas på begäran.

Beate Kepplinger, kommunikatör Danauregionen, [mailkontakt] (2015-02-10).

Fred Heemsker, samordnare Rustpunt.nu, [mailkontakt] (2015-02-20).

Mattias Nordström, arkitekt White arkitekter Uppsala, [telefonintervju] (2015-01-19).

Michael Koucky, seniorkonsult på Koucky & Partners AB, [telefonintervju] (2014-11-21).

Peter Syrén, avdelningschef på Region Halland, [telefonintervju] (2015-01-07).

Pia Jönsson-Rajgård, *Varumärkesplattform* [PowerPoint-presentation] från stormötet för Kattegattleden, Tylebäck, (2014-12-03).

Tommy Löfquist, samordnare på Region Halland, [intervju] (2014-11-19).

## Figurförteckning

Nedan följer en förteckning på figurerna i arbetet och deras upphovsmän. Samtliga figurer i kapitel 7: *Lokalisering av potentiella rastplatser* och Del 3: *Gestaltningensarbete* har Hanna Ekenberg och Fanny Lundén som upphovsmän om inget annat anges. Vi har fått tillstånd av övriga upphovsmän att använda samtliga figurer.

*Figur 1:* Sydsvenskans bildarkiv/Bilder i Syd, (1942)

*Figur 2:* Region Halland, (2014)

*Figur 3:* Magnus Andersson/Region Halland, (2014)

*Figur 4:* Robin Bevis/Sustrans, (1999)

*Figur 5-21:* Fanny Lundén, (2014)

*Figur 22:* John Grimshaw/Sustrans, (2000)

*Figur 23:* David Martin/Sustrans, (2007)

*Figur 24:* Stephen Pill/Sustrans, (1996)

*Figur 25:* Michael Pinsky, (2006)

*Figur 26-28:* Donau Niederösterreich, (2005)

*Figur 29:* Rustpunt.nu, (2012)

*Figur 30:* Jiri Havran/Statens vegvesen (2007)

*Figur 31:* Hege Lysholm, (2010)

*Figur 32:* Per Ritzler, (2013)

*Figur 33:* Vegar Moen, (2014)

*Figur 34-36:* Biotope arkitektur, (2014)

*Figur 37-40:* 70°N arkitektur, (2005)

*Figur 41-44:* Anne Olsen-Ryum, (2012)

*Figur 45- 48:* Roger Ellingsen/Statens vegvesen, (2014)

*Figur 49-52:* Jiri Havran/Statens vegvesen, (2012)

*Figur 53-57:* Länsstyrelsen Gävleborg, (2011)

*Figur 58-60:* Ketil Jacobsen, (2009)

*Figur 61-62:* David Williams, (2010)

*Figur 63:* Peter Sharpe, (2010)

*Figur 64:* Region Halland, (2014)

*Figur 65:* Bergslagsbild/Länsstyrelsen, (okänt årtal)

*Figur 66:* Josefine Carlsson/Tourism in Skåne, (2014)

*Figur 67:* Sofie Eres, (2011)

*Figur 68:* Josefine Carlsson/Tourism in Skåne, (2014)

*Figur 69.* Fotomontage av Trafikverkets skyltar. (Trafikverket, 2014)

## I 4. BILAGOR

Bilaga 1: *Checklista för inventering av framtida cykelrastplatser*. Mall på vår checklista som användes under fältstudien.



# Checklista för inventering av framtida cykelrastplatser

Område/Platsens namn:

Inventerare:

Del och kategori av sträcka:

Platsens huvudkaraktär:

Väder:

Datum/Tid på dygnet:

Storlek:

Avstånd från Kattegattleden:

Vädersträck:

Beskrivning	Kommentarer		
<b>1. Naturtyp/Markanvändning</b>			
Vad karaktäriserar landskapet? Skogslandskap, hagmark, kust, öppet slutet etc?			
Artrikt JA NEJ			
<b>2. Upplevelsekvaliteter</b>			
Låg   1   2   3   4   Hög			
<b>3. Tillgänglighet/framkomlighet/orianterbarhet</b>			
Låg   1   2   3   4   Hög			
Barriärer:			
<b>4. Trygghet/säkerhet</b>			
Låg   1   2   3   4   Hög			
Belysning BRA DÅLIG			
<b>5. Anordningar/service</b>			
Toalett JA NEJ	Anpassad för funktionsnedsättning? JA NEJ	Typ av toalett? WC Torrklosett	Sopkärl JA NEJ
Möbler JA NEJ	Bänkar JA NEJ	Bord JA NEJ	Grillplats JA NEJ
Badplats i närheten? JA NEJ	Vindskydd? JA NEJ	Avstånd till Café/Matbutik i närheten?	Finns skyltning? JA NEJ
176			

Beskrivning	Kommentarer
Naturvärden	
Tex. Naturreservat, Natura 2000-område, biotopskydd? <div>             Låg             <div> <div>1</div> <div>2</div> <div>3</div> <div>4</div> </div>             Hög           </div>	
Kultur/historiska värden	
T ex. allér, gamla broar, fornminnen, milstenar etc. <div>             Låg             <div> <div>1</div> <div>2</div> <div>3</div> <div>4</div> </div>             Hög           </div>	
Arkitektoniska värden	
<div>             Låg             <div> <div>1</div> <div>2</div> <div>3</div> <div>4</div> </div>             Hög           </div>	
Användning i dagsläget?	
<div>             Låg             <div> <div>1</div> <div>2</div> <div>3</div> <div>4</div> </div>             Hög           </div>	
Skala	
Mänsklig skala?	
Material/Element/Växtmaterial	
Material:	Växtmaterial/värda att behålla?
Element:	Årstidsvariation:
Färger:	

Beskrivning	Kommentarer
Ljudupplevelser	
<div> <div>negativ</div> <div> <div>1</div> <div>2</div> <div>3</div> <div>4</div> </div> <div>positiv</div> </div>	
Buller?	
Terräng Topografi	
Höjd över havet?	
<div> <div>Lågt</div> <div> <div>1</div> <div>2</div> <div>3</div> <div>4</div> </div> <div>Högt</div> </div>	
Målpunkter	
Målpunkter i omgivningen?	Utflyktsmål?
Vandrarhem:	Hur långt är det till närmsta stad/samhälle?
Restauranger:	
Utsikt/Vyer	
<div> <div>Låg</div> <div> <div>1</div> <div>2</div> <div>3</div> <div>4</div> </div> <div>Hög</div> </div>	
Luktupplevelse/Känsel	
vilka dofter finns.	
Trivseldoft illaluktande	
<div> <div>negativ</div> <div> <div>1</div> <div>2</div> <div>3</div> <div>4</div> </div> <div>positiv</div> </div>	